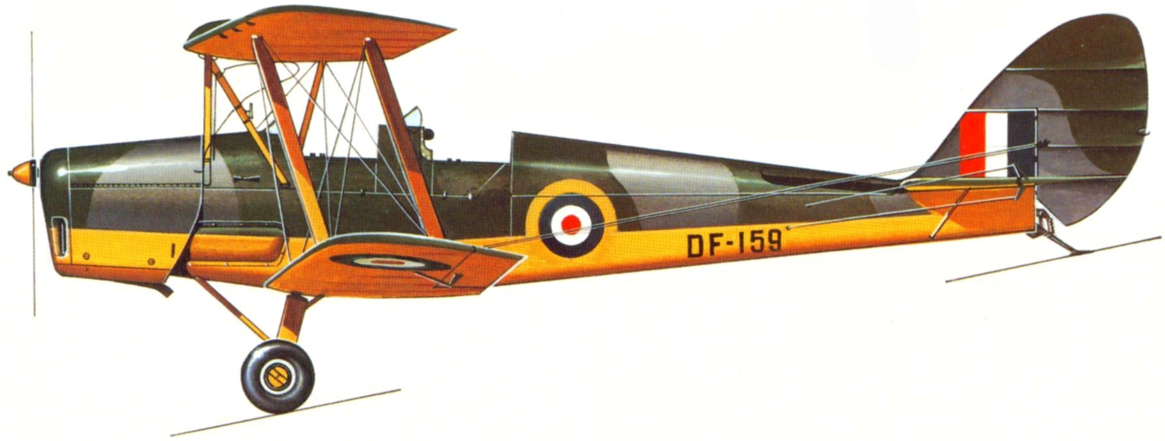
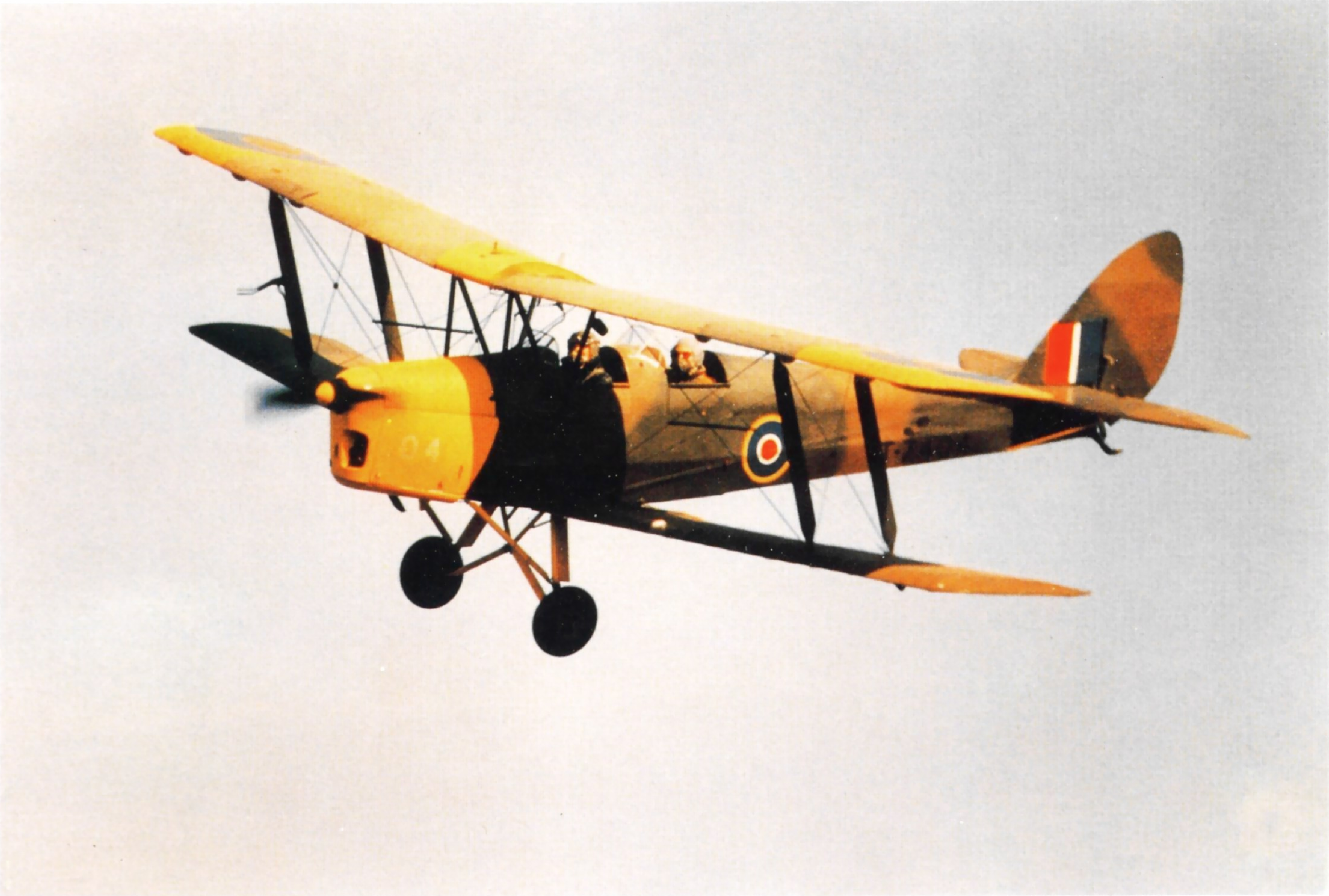
FLUGZEUG *Profile*

de Havilland D.H.82 Tiger Moth

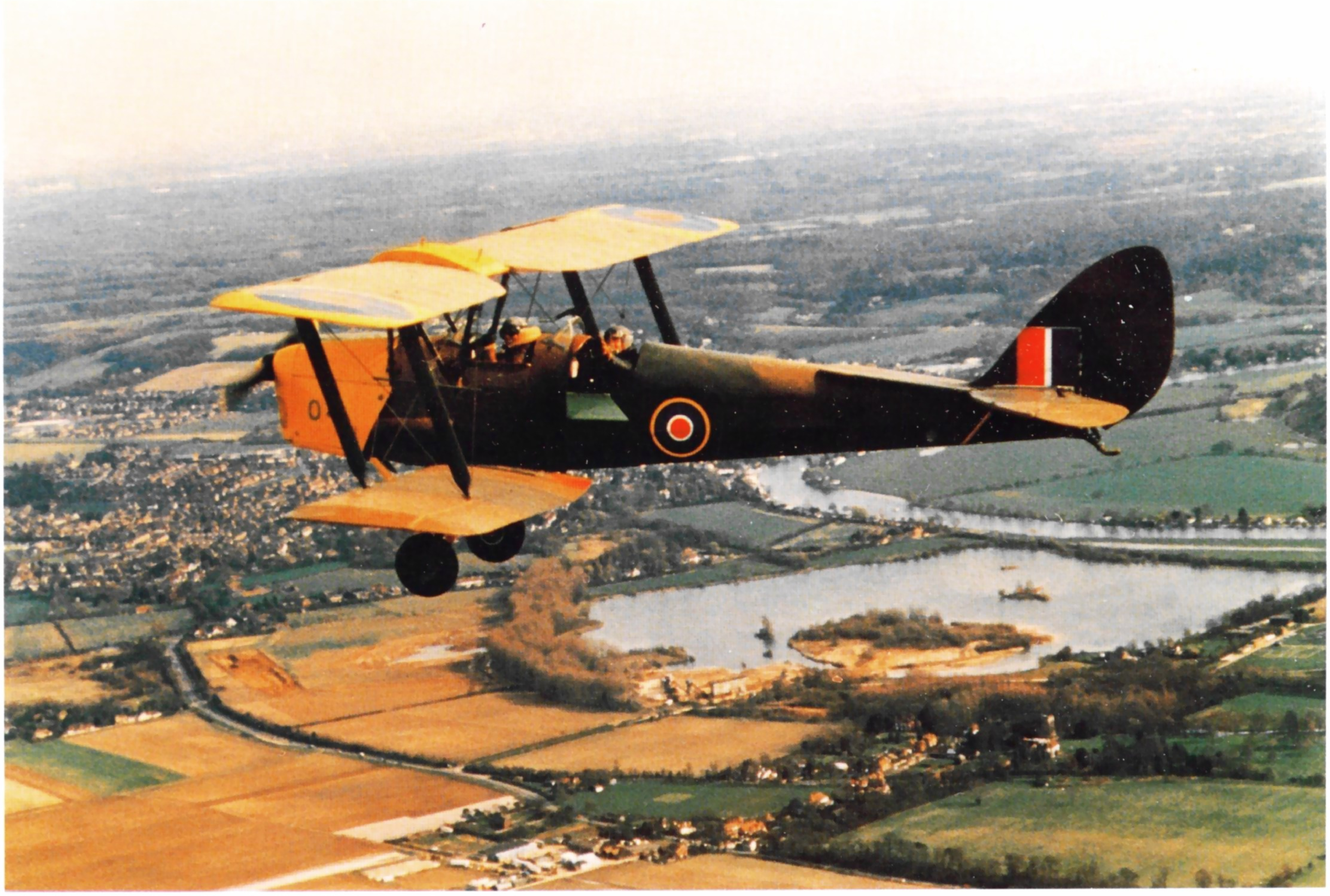


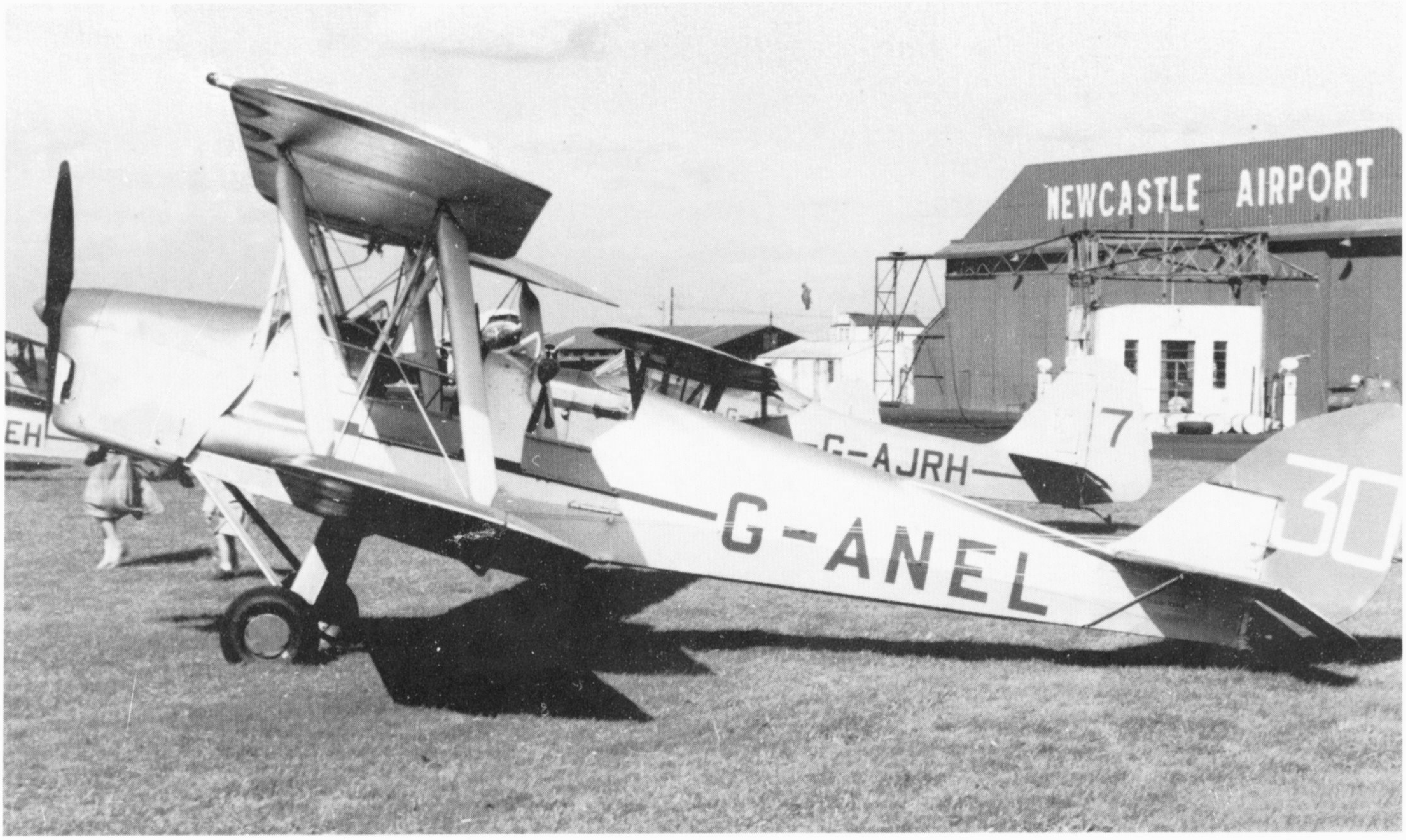
Die Geschichte des Standardtrainers der RAF

17



Flugaufnahme der D.H.82A Tiger Moth "T7404" vom Wycombe Air Park.





de Havilland D.H.82A G-ANEL (c/n 82333; ex N9238) auf dem Flugplatz von Newcastle, 1960.

de Havilland D.H.82 Tiger Moth

von Gerhard Lang

Der Bau erfolgreicher Schulflugzeuge bei de Havilland fand seinen Höhepunkt in der D.H.82 Tiger Moth. Dieses Flugzeug basierte auf der D.H.60 Moth und ihrer militärischen Weiterentwicklung, der D.H.60T Moth Trainer.

Der Prototyp der D.H.60 (G-EBKT) mit Captain Geoffrey de Havilland im Cockpit flog erstmals am 22. Februar 1925 in Stag Lane. Bis in die Mitte der 30iger Jahre wurden eine Vielzahl von Exemplaren dieses Flugzeugs in England und unter Lizenz im Ausland gefertigt.

1928 baute man die D.H.60 mit einem geschweißten Stahlrohrrumpf. Diese Ausführung erhielt die Bezeichnung D.H.60M und wurde wahlweise von einem de Havilland Gipsy I mit 100 PS oder einem Gipsy II mit 120 PS (89 kW) angetrieben.

Der Gipsy-Motor wurde 1927 für die D.H.71 entwickelt, die auch als erstes deHavilland Flugzeug mit "Tiger Moth" bezeichnet wurde.

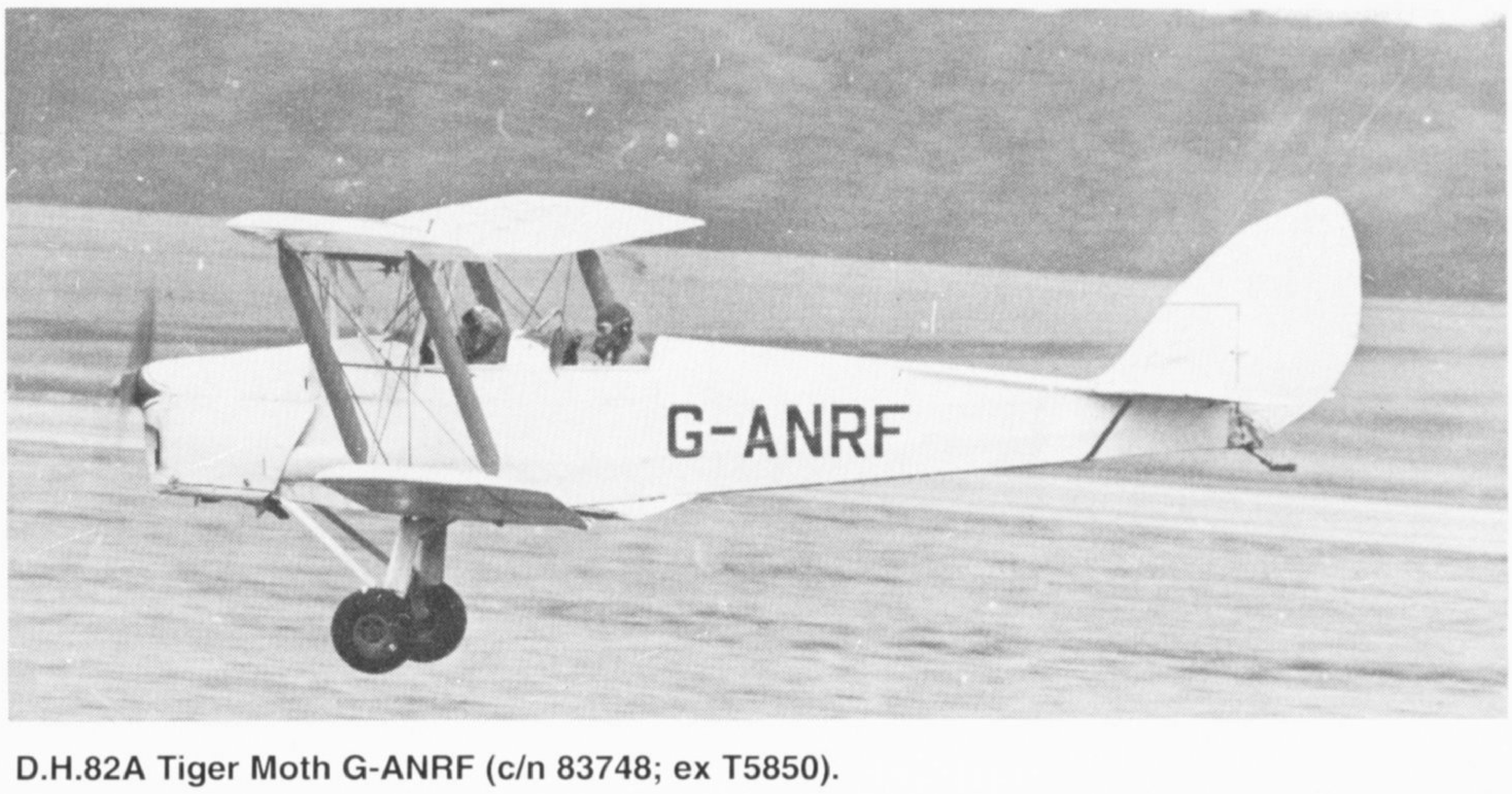
Im Gegensatz zu den zivilen Ausführungen erhielt die D.H.60T Moth Trainer neue Tragflächen und wurde strukturell verstärkt, was ein höheres Gesamtgewicht zur Folge hatte. Bei der D.H.60T bestand die Möglichkeit Kameras zur Aufklärerschulung sowie auch vier 9 kg Übungsbomben mitzuführen.

Als Antrieb diente ein Gipsy-III-Reihenmotor mit 120 PS (89 kW). Zur Erleichterung des Ausstiegs in einer Notsituation mußten die Tragflächenverstrebung geändert werden. Dabei wurden die Verspannungsdrähte an den vorderen Flügelwurzeln befestigt und die Cockpittüren verbreitert. Zu einem späteren Zeitpunkt wurden auch noch die mittleren Streben nach vorne versetzt, die dadurch entstandene Staffelung der Tragflächen führte zu einer Schwerpunktverlagerung, die durch eine leichte Pfeilung der Tragflächen ausgeglichen wurde.

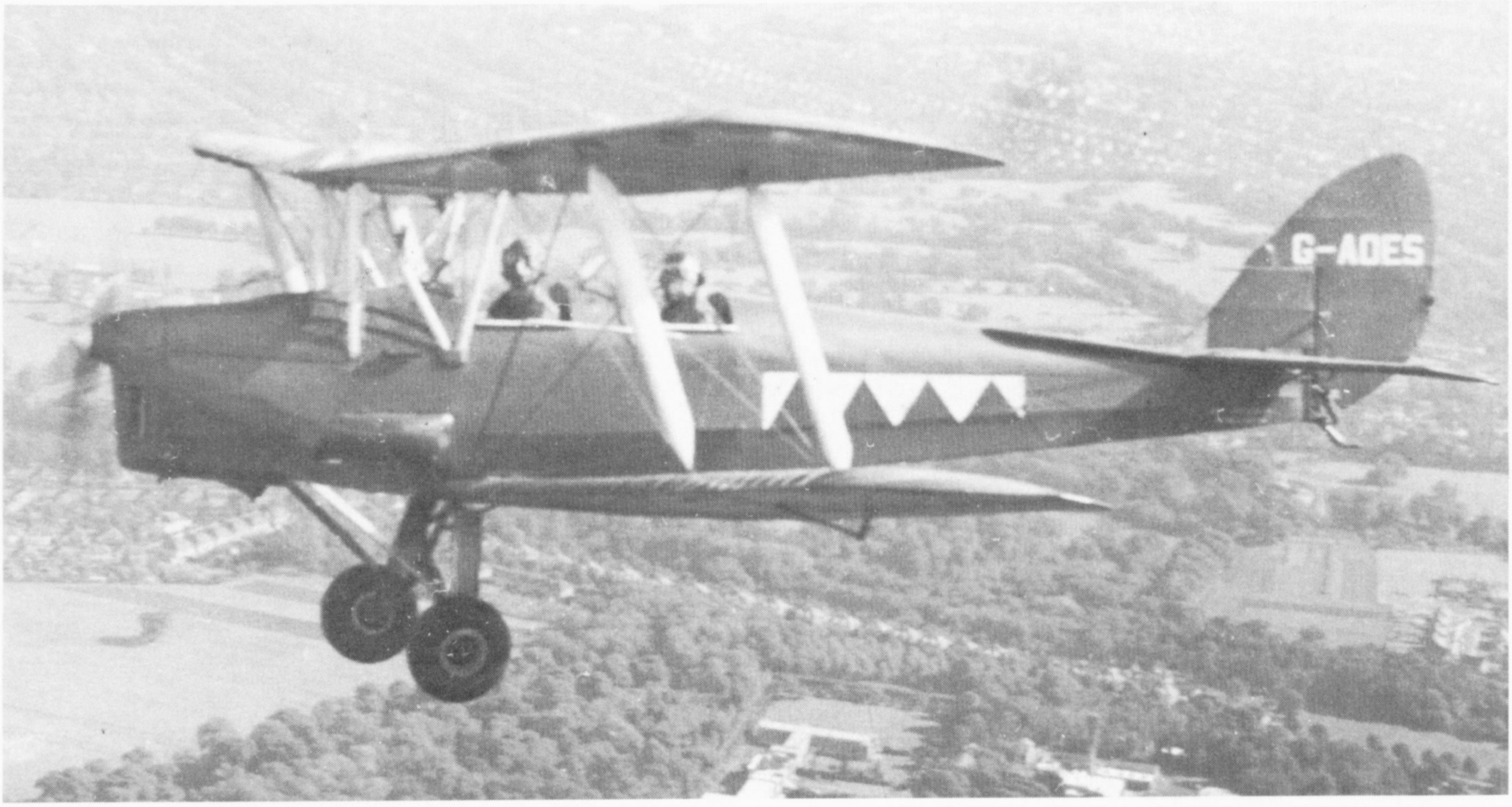
64 D.H.60T Moth Trainer wurden gebaut, davon wurden zehn nach Schweden, eine nach China, sechs nach Ägypten, fünf an den Irak und 40 an das Heer und die Marineflieger in Brasilien geliefert.

Acht Flugzeuge wurden als D.H.60T Tiger Moth gebaut. Sieben davon (G-ABNG, G-ABNI, G-ABNK, G-ABNL, G-ABNM und G-ABNY) erhielt Schweden 1931. Der Verbleib der achten Maschine (G-ABPH) ist nicht geklärt. Sie soll an die portugiesische Regierung geliefert worden sein. Aber auch der Verkauf nach Kanada mit der Zulassung CF-APL wird erwähnt.

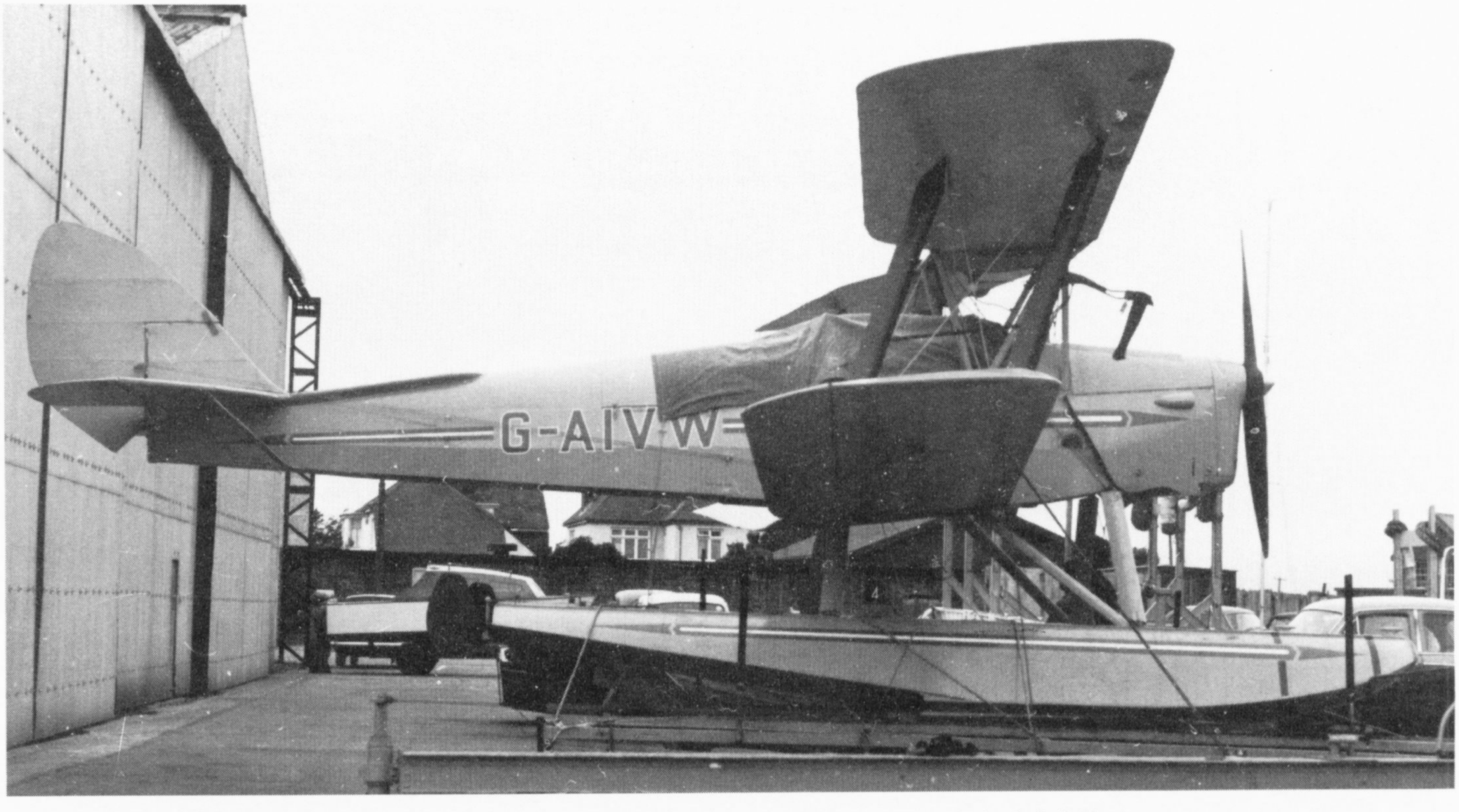
Die Royal Air Force bestellte auf Grund der Air Ministry Spezifikation T.15/31 unter der neuen Bezeichnung D.H.82 Tiger Moth einen Prototyp (G-ABRC) als Grundtrainer. Diese erste wirkliche Tiger Moth flog erstmals am 26. Oktober 1931 als "E-6" in Stag Lane. Nach Abschluß der Erprobung wurde die Tiger Moth bis zu einem Gewicht von 793 kg für den Kunstflug zugelassen und als Standard-Schulungsflugzeug für die Royal Air Force ausgewählt.



D.H.82A Tiger Moth G-ANRF (c/n 83748; ex T5850).



Flugaufnahme der G-AOES (c/n 84587; ex T6056).

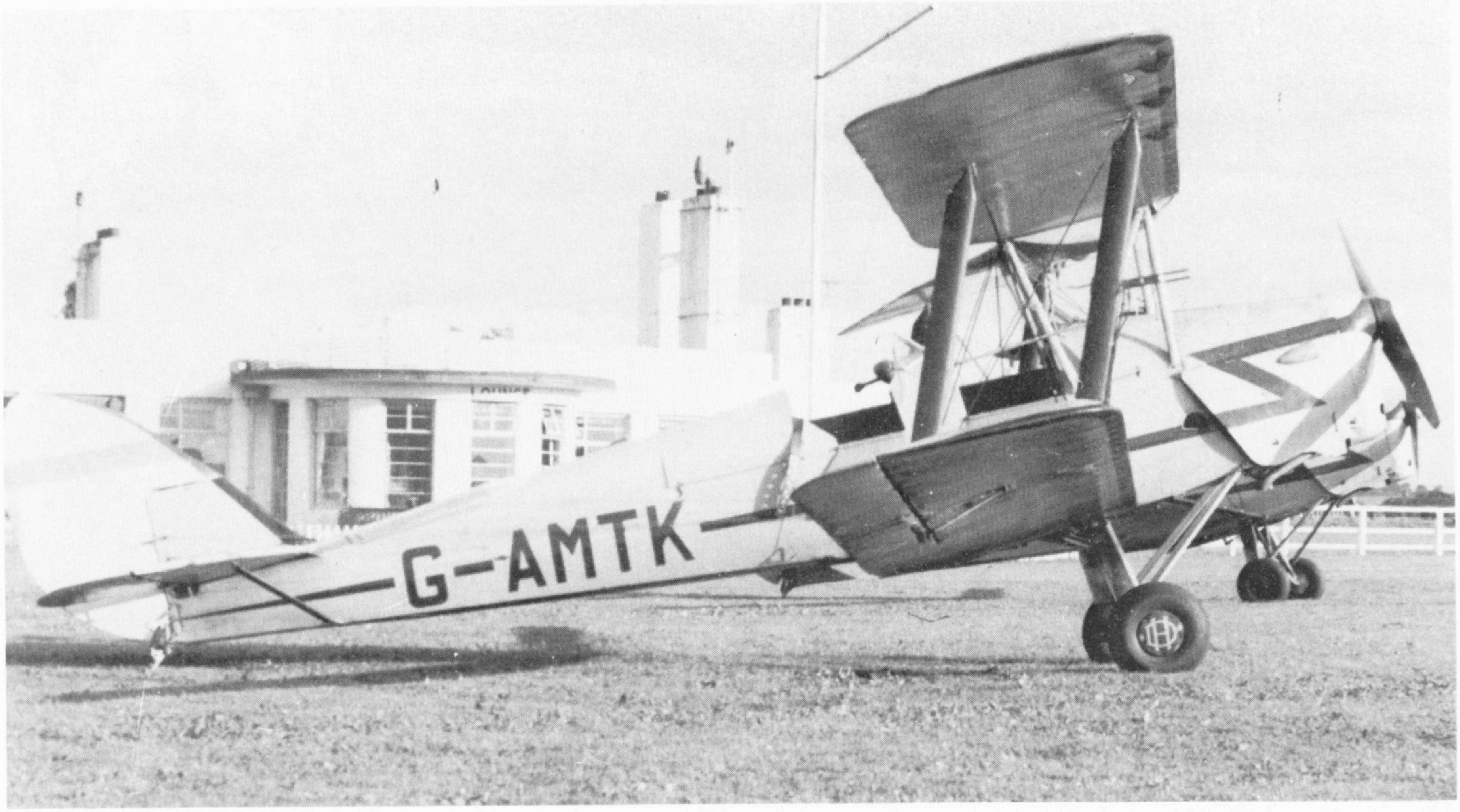


Diese D.H. 82A Tiger Moth (G-AIVW; c/n 83135; ex T5370) flog am 20. Juni 1963 zum erstenmal mit Schwimmern.

FLUGZEUG Profile **Impressum**

Herausgeber: **FLUGZEUG Publikations GmbH, Thomas-Mann-Straße 3, D-89257 Illertissen**
Redaktion: Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-70794 Filderstadt
Verantwortlich für den Inhalt und Gestaltung: Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-70794 Filderstadt
Grafiken: Ralf Swoboda, St. Smékal
Herstellung und Vertrieb: FLUGZEUG Publikations GmbH, Thomas-Mann-Straße 3, D-89257 Illertissen
Satz: Tussa-Druck, Thomas-Mann-Straße 3, D-89257 Illertissen

Fotos zur Gestaltung des Heftes stellten zur Verfügung: Aviation Photo News, Howard Cook, Klaus Faber, Flyvevabnets Historisk Samling, Manfred Franzke, Werner Girbig, Uwe Glaser, Gerhard Lang, Military Aviation Photographs, Werner Münzenmaier, Axel Saal, Gavin Selwood, Peter Steinemann



Dieses Foto der de Havilland D.H.82A G-AMTK (c/n 3982; exN6709) entstand 1958. Das Flugzeug wurde im Mai 1966 stillgelegt.

Im Anschluß wurden 35 Flugzeuge entsprechend der A.M. Spezifikation T.23/31 mit den Kennungen K2567 - K2601 an die RAF ausgeliefert. Die erste Tiger Moth aus diesem Fertigungslos erhielt im November 1931 die 3. Flying Training School in Grantham.

Die an die zivilen Flugschulen gelieferten D.H.82 konnte man leicht an ihrem zweifarbigen Anstrich unterscheiden. So waren die Flugzeuge der Bristol Aeroplane Co. Ltd. in Filton und Yatesburg schwarz / orange, die der de Havilland School of Flying in Hatfield und White Waltham, sowie der Phillips and Powis School of Flying in Woodly rot und silber. Die Brooklands Flying Ltd. in Sywell hatte rot / schwarze Tiger Moth, Reid and Sigrist Ltd. in Desford beige und braun. Weiß und grün führten die Tiger Moth der Airwork Ltd. in Perth, während Scottisch Aviation Ltd. in Prestwick seine Flugzeuge orange und silber strich.

Einige Flugzeuge konnten auch an private Halter verkauft werden. So erhielt die National Aviation Day Displays von Sir Alan Cobham vier D.H.82 (G-ABRC, G-ABUL, G-ACEZ und G-ACFA). Scottish Motor Traction Co. Ltd. erwarb die G-ACDY, C.W.A. Scott`s Air Display die G-ADWG und die Standard Telephones Ltd. die G-ABTB.

Zwei Flugzeuge (S1675 und S1676) wurden nach der Spezifikation T.6/33 mit bei Short gebauten Ganzmetallschwimmern ausgerüstet und in Felixstowe und Rochester durch die RAF erprobt.

Weitere Tiger Moth wurden an die Luftwaffen von 25 Ländern geliefert. Außerdem ging eine zivile Maschine mit der Zulassung VR-HAR an die Far East Aviation Co. Ltd. in Hongkong und eine an die Nosawa Company in Tokio.

Schweden bestellte für seine Luftwaffe vier weitere Flugzeuge (SE-ADE, SE-ADF, SE-ADG und SE-ADH).

Mit diesen Bestellungen war die Fertigungskapazität von deHavilland nahezu erschöpft.

Insgesamt wurden 135 D.H.82 Tiger Moth gefertigt, einschließlich der drei unter Lizenz in Schweden und der 17 in Norwegen gebauten Flugzeuge.

Auf der Luftfahrtausstellung in Genf im Mai 1934 zählte die G-ACJA zu den Exponaten. Mit ihr beteiligte sich Peter de Havilland später am King`s Cup Race.

50 der A.M. Spezifikation T.26/33 entsprechende Tiger Moth erhielt die RAF Ende 1934. Bei diesen Maschinen kam der neue 130 PS (97 kW) leistende de Havilland Gipsy Major-Motor zum Einbau. Außerdem verfügten diese Flugzeuge über eine Abdeckung des hinteren Cockpits für das Blindflugtraining.

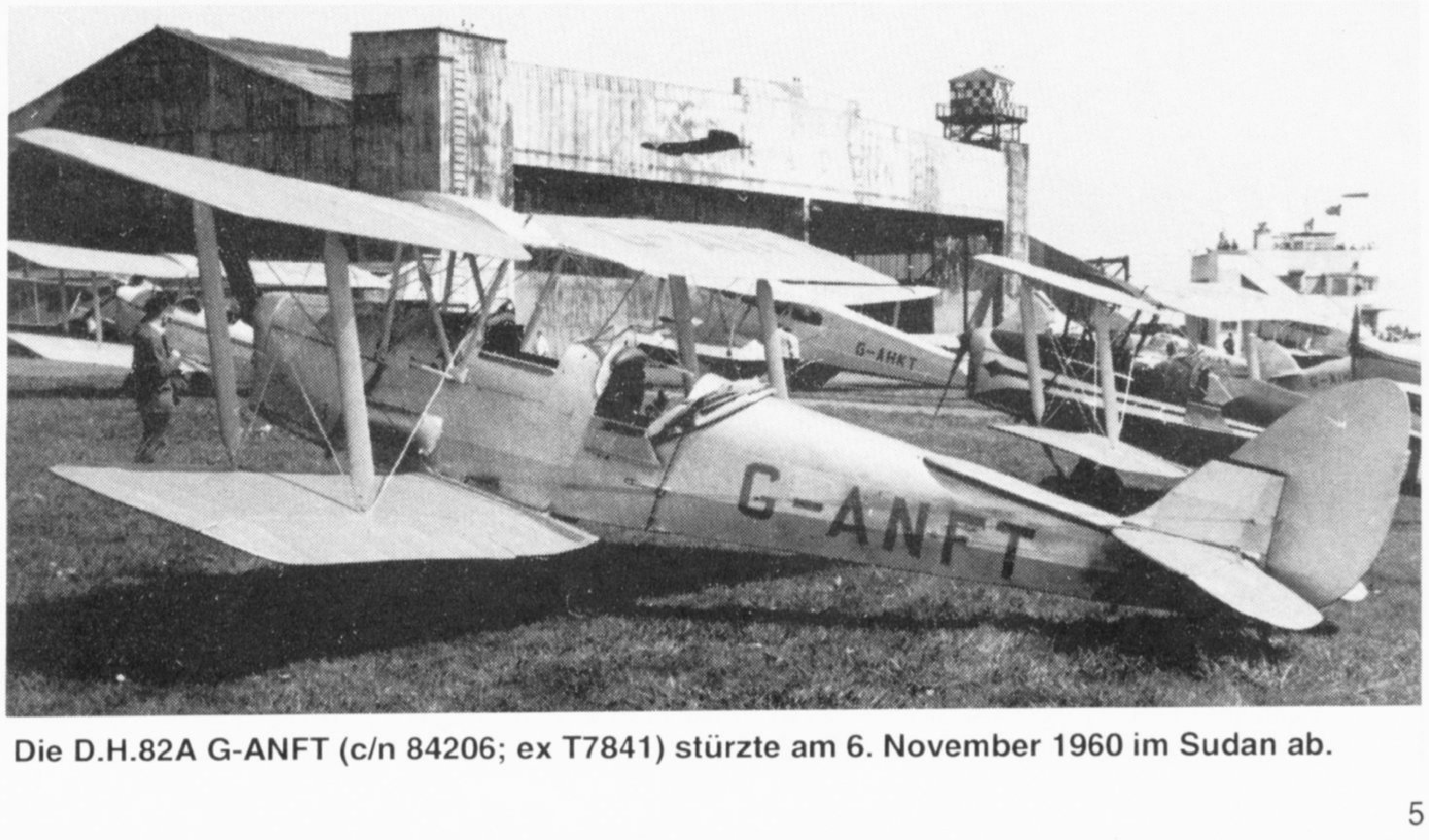
Diese Version führte die Bezeichnung D.H.82A Tiger Moth. Sie war bei der RAF aber auch unter dem Name Tiger Moth II bekannt.

Die erste D.H.82A, die G-ACDA, wurde im März 1933 an eine zivile Flugschule übergeben. Rund 40 zivile Flugschulen, in denen die zukünftigen Piloten der RAF ihre fliegerische Grundausbildung erhielten, setzten die D.H.82A Tiger Moth ein. Der größte Teil der 1934 - 1936 gebauten Flugzeuge kam für die militärische Schulung der RAF zum Einsatz. Außerdem erhielten die Luftwaffen von sieben weiteren Ländern die D.H.82A. Die Lieferung dieser nach der A.M. Spezifikation T.7/35 gebauten Flugzeuge erfolgte nach Brasilien, Dänemark, Irak, Persien, Spanien, Südafrika und Uruguay.

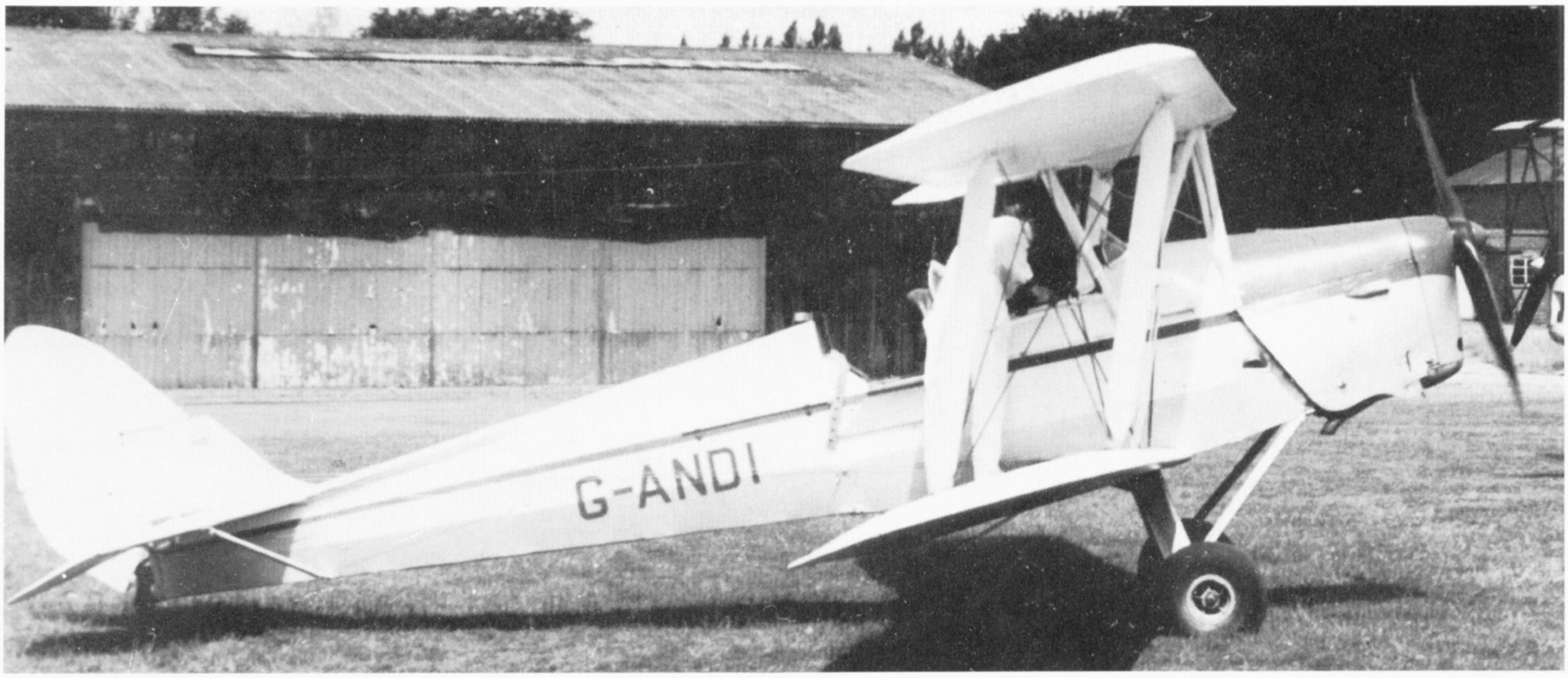
Einige Maschinen wurden für zivile Nutzung in alle Welt geliefert. Frankreich erhielt davon den größten Anteil mit 17 Tiger Moth.

Unter der Bezeichnung D.H.82B Queen Bee wurde die Tiger Moth in vereinfachter Ausführung als funkferngesteuertes Zieldarstellungsflugzeug gebaut.

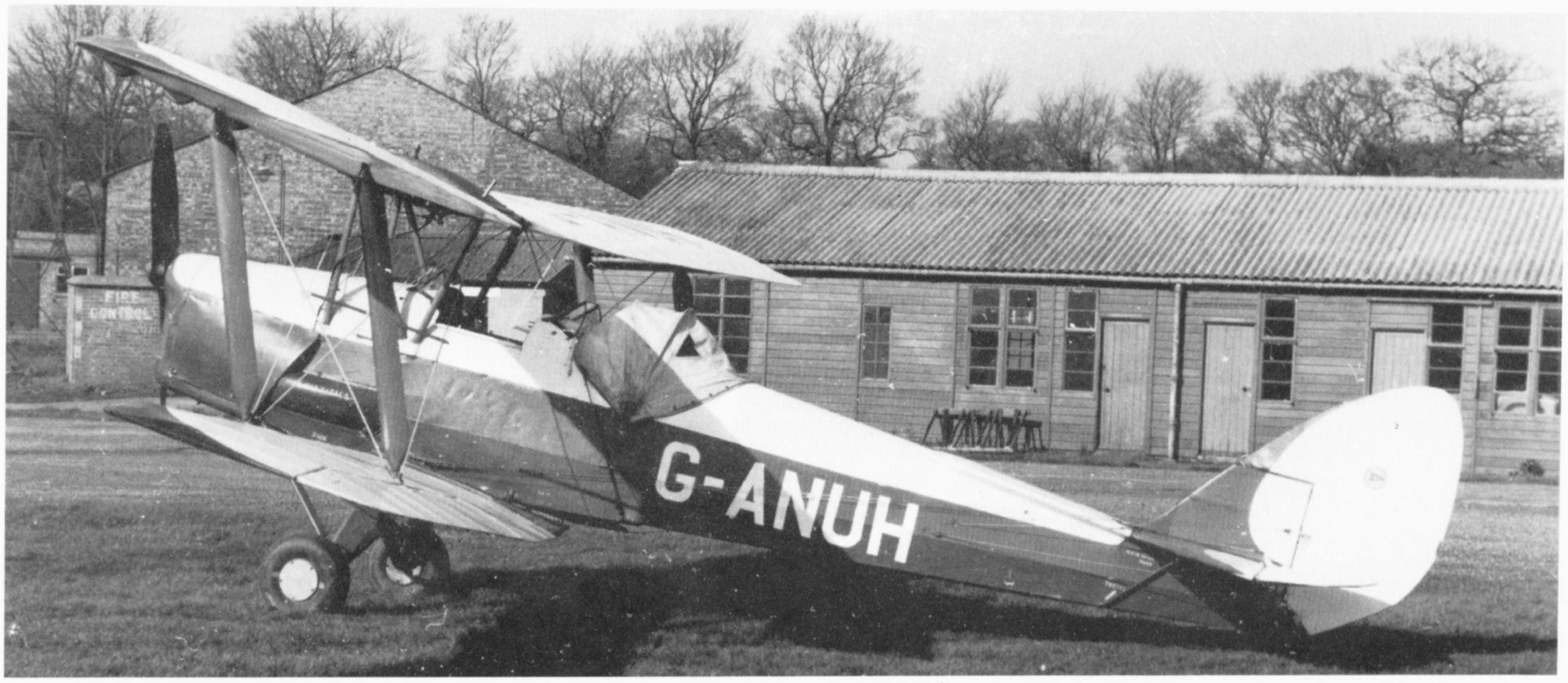
Der Entwurf erfolgte mit der Spezifikation 18/33 als Grundlage. Anstelle des blechbeplankten Rumpfes wurde der aus Fichtenholz und Sperrholz gefertigte Rumpf der de Havilland Moth verwendet. Tragflächen und Fahrwerk stammten von der Tiger Moth. Auch der Motor, ein Gipsy I mit 130 PS wurde übernommen. Das vordere Cockpit verfügte über Steuerelemente und Instrumente, während im hinteren, jetzt abgedeckten



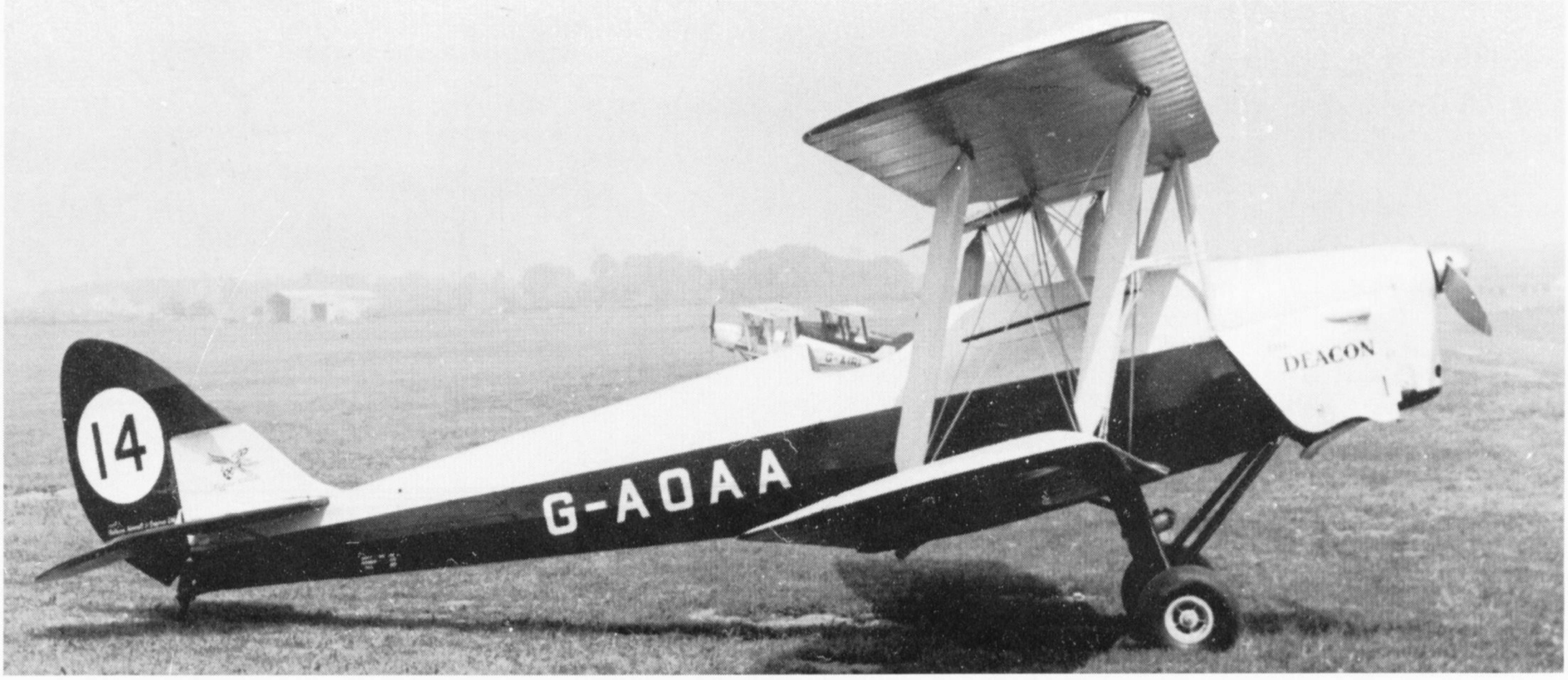
Die D.H.82A G-ANFT (c/n 84206; ex T7841) stürzte am 6. November 1960 im Sudan ab.



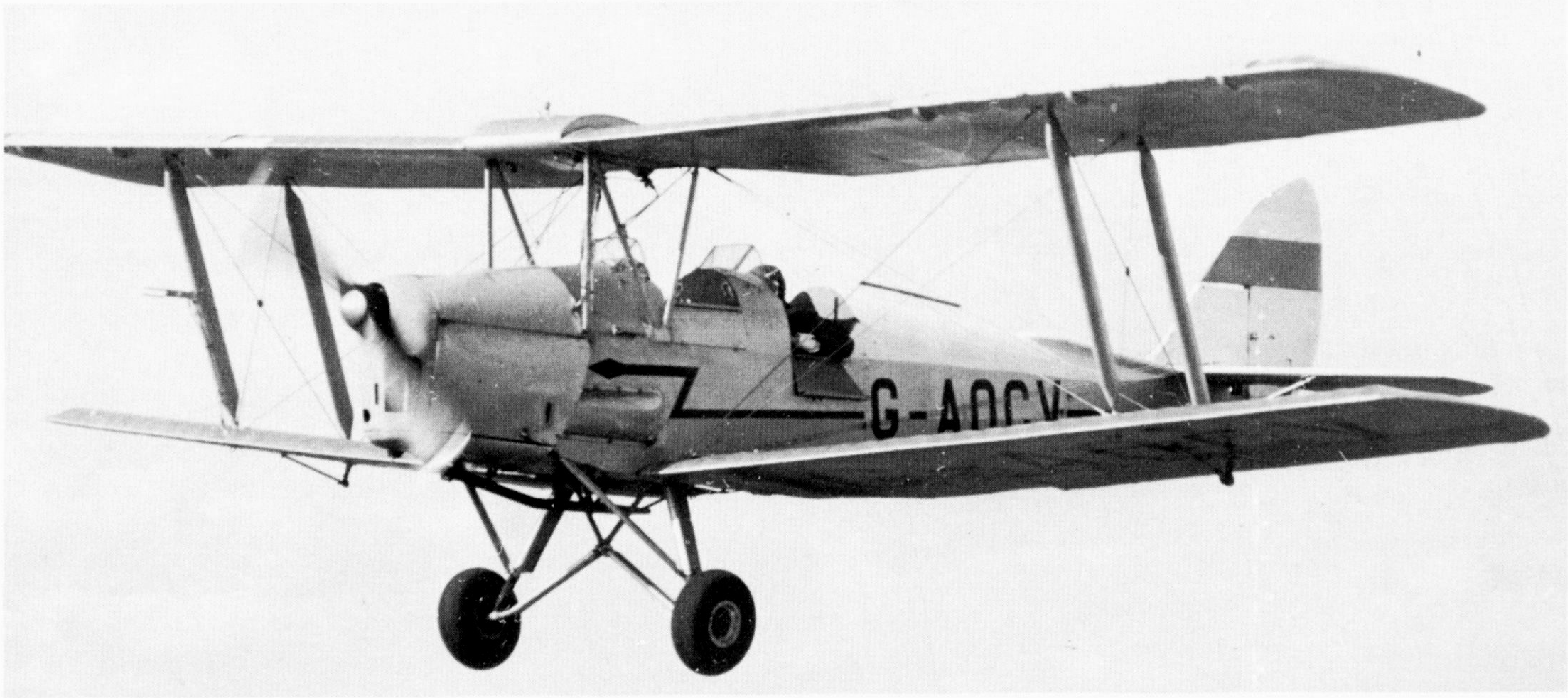
Die G-ANDI (c/n 3946; ex N6642) wird zum Start vorbereitet (1967). Das Flugzeug wurde im Dezember 1970 als N40DH in die USA verkauft.



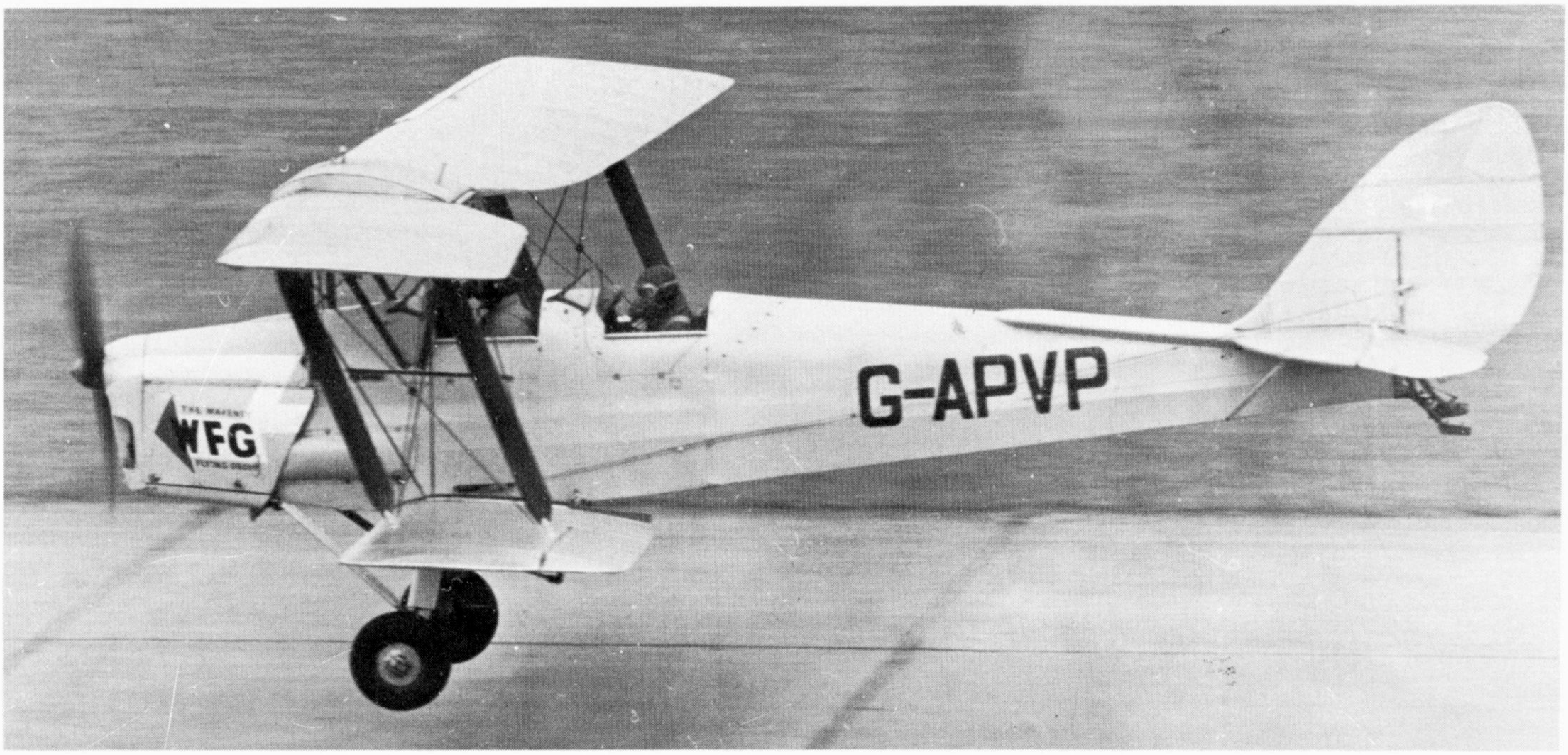
Für die Blindflugschulung ausgerüstete D.H. 82A Tiger Moth (G-ANUH; c/n 85410; ex DE402). Die Maschine stürzte am 17. Januar 1955 ab.

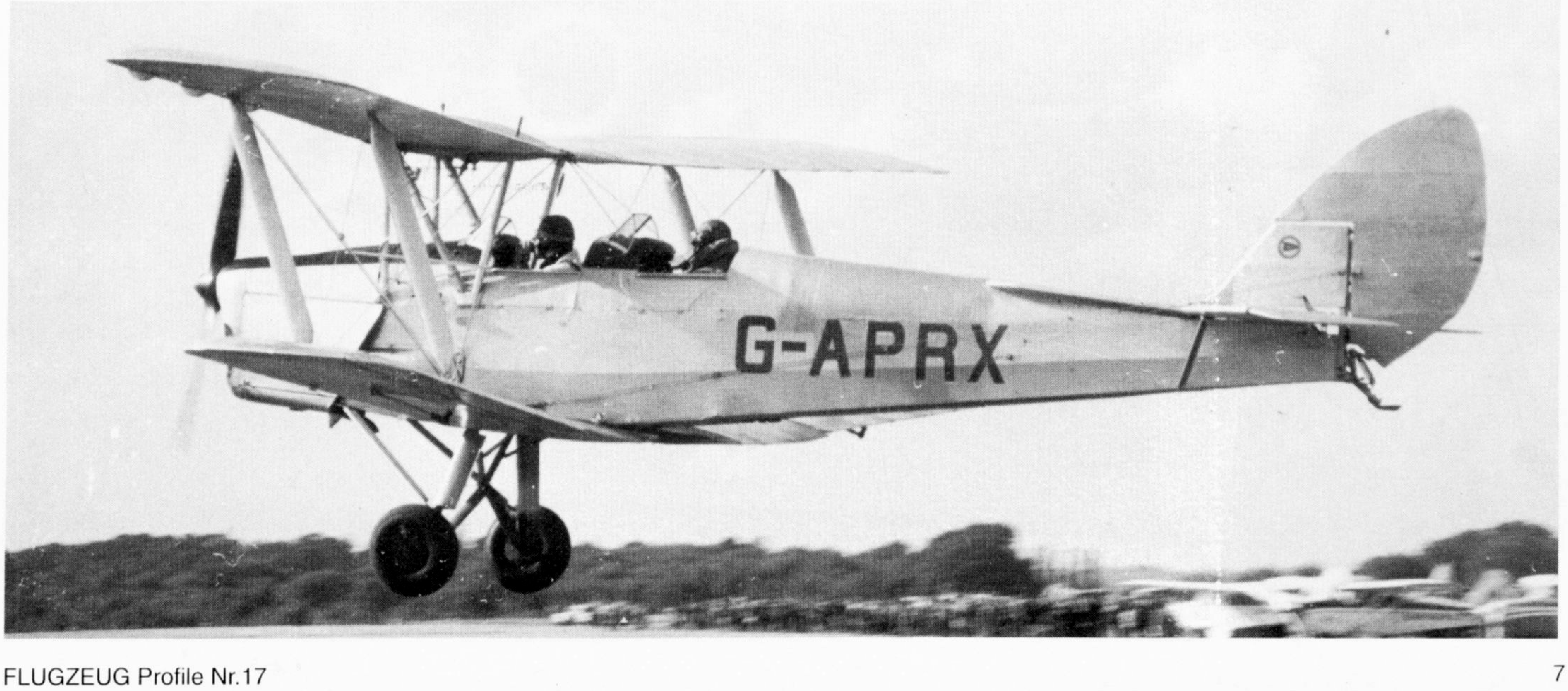


Die G-AOAA (c/n 85908; ex DF159) "THE DEACON" mit der Startnummer 14 gehört zum "Tiger Club".



Dreimal die Tiger Moth im Flug. Oben die G-AOCV (c/n 3974; ex N6670), unten die G-APVP (c/n 3250; ex K4254) der Waveney Flying Group und ganz unten die G-APRX (c/n 85302; ex DE256). Die G-APRX stürzte am 6. Oktober 1968 bei Compton Abbas ab.





Cockpit die Funkausrüstung untergebracht wurde. Ein auf der linken Seite eingebauter Windgenerator versorgte die Funkanlage mit dem notwendigen Strom. Zur Erhöhung der Reichweite erhielt die D.H.82B anstelle des 863 Liter Tanks (19 Gallonen) einen 1138 Liter Tank (25 Gallonen). Der Erstflug des Prototyps (K5384 / W.Nr. 5027), allerdings mit einem Piloten an Bord, erfolgte am 5. Januar 1935 in Hatfield. Der erste ferngesteuerte Flug fand in Farnborough am 26. Juni 1935 statt. Zum Einsatz kam die K4227 (W.Nr. 5049). Das Radfahrwerk wurde nur für Test- und Überführungsflüge angebaut. Im Einsatz als Zieldarstellungsflugzeug war die Queen Bee mit Schwimmern ausgerüstet, die bei Shorts gebaut wurden. Gestartet wurde die D.H.82B normalerweise mit einem Katapult von Bord eines Schiffes der Royal Navy.

Für das Training wurde die No. 1 Anti-Aircraft-Co-Operation Unit im Mai 1937 in Henlow aufgestellt. Da die Zielübungen immer in der Nähe der Küste stattfanden, konnten die meisten Queen Bee`s nach einem Abschuß wieder geborgen werden.

320 Maschinen wurden bei de Havilland in Hatfield gebaut. Weitere 60 Queen Bee fertigte Scottish Aviation in Glasgow. Grundlage für die Fertigung war die Spezifikation 30/35.

Am 12. November 1946 wurden die D.H.82B Queen Bee außer Dienst gestellt. 22 Flugzeuge kaufte die Rollason Aircraft Ltd. und weitere 21 gingen an zivile Halter. Nach dem Ausbau aller verwertbaren Teile wurden die Rümpfe noch für einige Zeit eingelagert und später verbrannt.

D.H.82A D-EJIF

Die unsichere politische Lage in Europa beschleunigte die Produktion der Tiger Moth. Nach 1936 ersetzte die Tiger Moth bei den Luftsportvereinen immer mehr die Cirrus Moth und Gipsy Moth. Damit waren diese in der Lage, ihre Pilotenausbildung immer mehr dem RAF-Standard anzupassen.

In Großbritannien kam die Tiger Moth bei 28 Flugschulen zum Einsatz. In Kanada waren es 25, in Australien 12, Rhodesien 4, Südarfrika 7 und in Indien 2 Flugschulen.

Auch nach dem Krieg setzten noch viel Flugschulen die Tiger Moth ein, bis sie nach und nach durch die DHC-1 Chipmunk ersetzt wurden.

Ab 1937 begann die Produktion der D.H.82A Tiger Moth in Kanada, wo 25 Flugzeuge für die RCAF gebaut wurden. Ein Jahr später wurden nochmals 200 Rümpfe gebaut, die an das Stammhaus in Hatfield, England ausgeliefert werden sollten.

Es ist jedoch sicher, daß nicht alle dieser Rümpfe nach England gelangten. Bis zum Kriegsausbruch im Jahre 1939 hatten insgesamt 1472 D.H.82A die Fertigungsstraße verlassen, In dieser Zahl sind 227 in Kanada, 20 in Norwegen, 20 in Schweden, 51 in Portugal, eine in Neuseeland und drei bei der de Havilland Aeronautical Technical School gefertigte Tiger Moth enthalten. Um der Anzahl der erforderlichen Piloten in der Ausbildung nachkommen zu können, wurden nach Kriegsausbruch fast alle zivilen Tiger Moth beschlagnahmt. Diese Flugzeuge erhielten die Seriennummern BB672 - BB706, BB723 - BB760, BB788 - BB792, BB794 - BB819 und BB851 - BB868. Viele dieser Flugzeuge wurden anschließend in die Commonwealt-Staaten gebracht.

Auch in Neuseeland und Australien beschlagnahmete man die in Privatbesitz befindlichen Tiger Moth. Sie erhielten bei der R.N.Z.A.F. die Seriennummern NZ701 - NZ724 und bei der R.A.A.F. die Seriennummern A17-21 - A17-23, A17-621 - A17-626 und A17-674 - A17-691.

Im Dezember 1939 stellte die RAF sechs Küstenpatrouillen-Staffeln auf, wovon fünf mit der Tiger Moth ausgerüstet wurden.

Einige Flugzeuge wurden für den Krankentransport umgerüstet. Hierfür wurde der Gepäckraum auf eine Länge von 1,83 m vergrößert, so daß ein Verletzter untergebracht werden konnte.

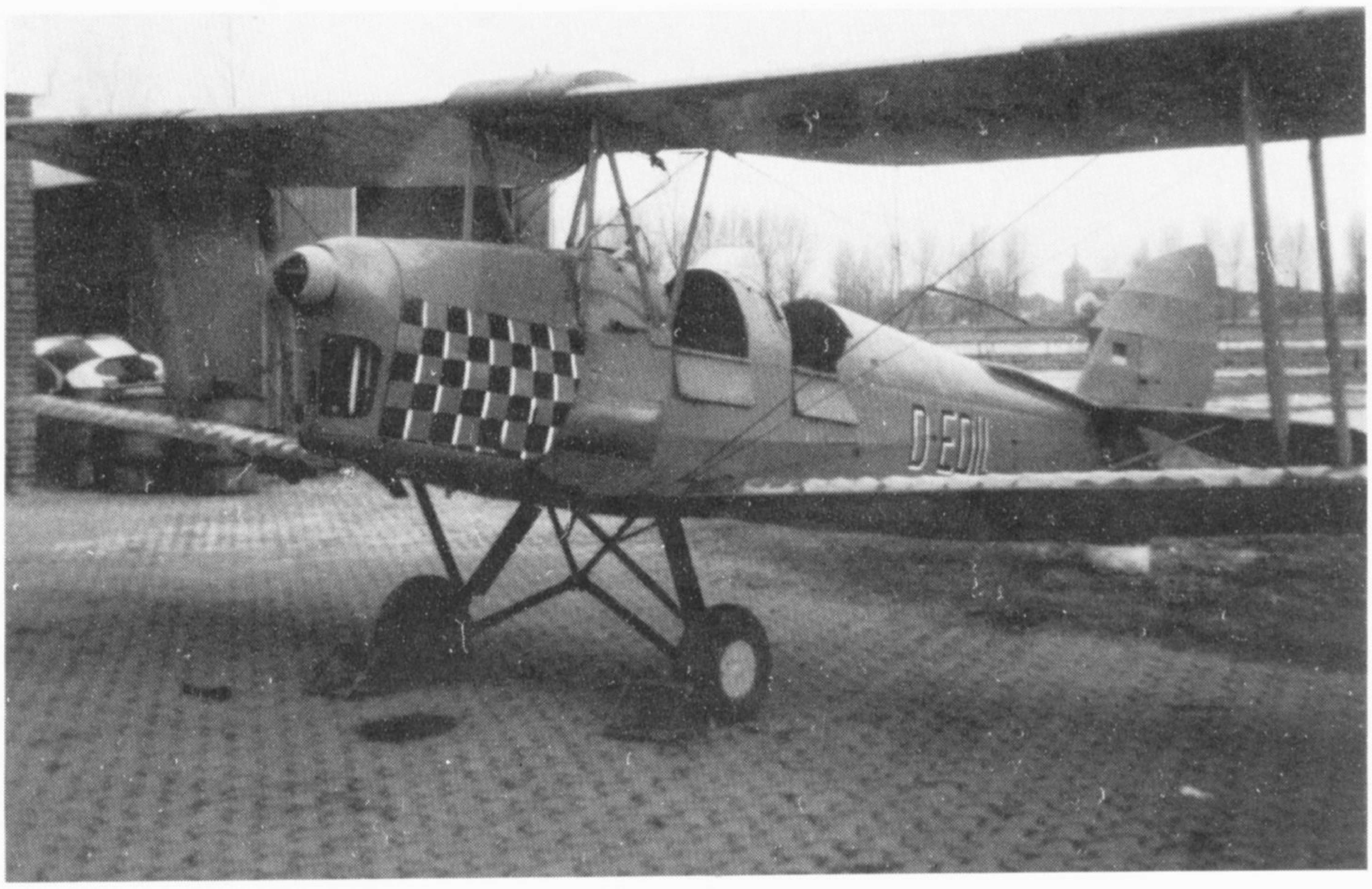
Um Platz für die Produktion der D.H.98 Mosquito zu schaffen, verlegte man 1941 die Produktion der D.H.82A von Hatfield, wo 795 Tiger Moth gebaut wurden, nach Cowley, Oxford, wo sie bei Morris Motors Ltd. weitergebaut wurde. Bis zur Produktionseinstellung 1945 fertigte man hier noch 3216 D.H.82A. Insgesamt verließen bis zum 15. August 1945 7290 Flugzeuge die Fertigungslinie.

Während des Krieges wurden einige Tiger Moth für offensive Einsätze umgebaut, um der drohenden deutschen Invasion begegnen zu können. Unter dem hinteren Cockpit und unter den Tragflächen wurden Aufhängungen für acht 9 kg-Bomben angebaut. Von diesen Umrüstsätzen fertigte man 1500 Stück. Sie kamen allerdings nicht zum Einsatz.

In Australien verließen 1095 Flugzeuge die Werkshallen. Die erste Tiger Moth flog hier Ende 1940 in Bankstown/Sydney. Die Mehr-

D.H.82A D-EBIG

zahl wurde von der RAAF übernommen. Achtzehn der Tiger Moth aus dieser Fertigung übernahm die USAAF, 62 die Streitkräfte in Niederländisch Ostindien, zwei gingen nach Burma, eine erhielt der Broker Flying Club in Australien und 41 wurden nach Indien verkauft. Die Lizenzproduktion in Neuseeland umfaßte 346 Flugzeuge und in Kanada 1553. Die in Kanada gefertigten D.H.82C Tiger Moth waren mit 145 PS (108 kW) Gipy Major IC-Motor sowie einem Spornrad ausgerüstet. Das Cockpit wurde durch die Abluft des Motors beheizt und war mit einer großen Schiebehaube abgedeckt. Die Flugzeuge waren wahlweise mit Rad- oder Skifahrwerk, aber auch mit Schwimmern lieferbar, 36 Flugzegue erhielten einen 125 PS (93 kW) Menasco Pirate D.4-Motor. Unter der Bezeichnung PT-24 baute de Havilland Aircraft of Canada 200 D.H.82C für die US Army Air Force, die diese Flugzeuge allerdings nicht übernahm. Sie kamen bei der RCAF zum Einsatz.



Tiger Moth D-EDIL kurz vor ihrem Verkauf nach Belgien, 1971.

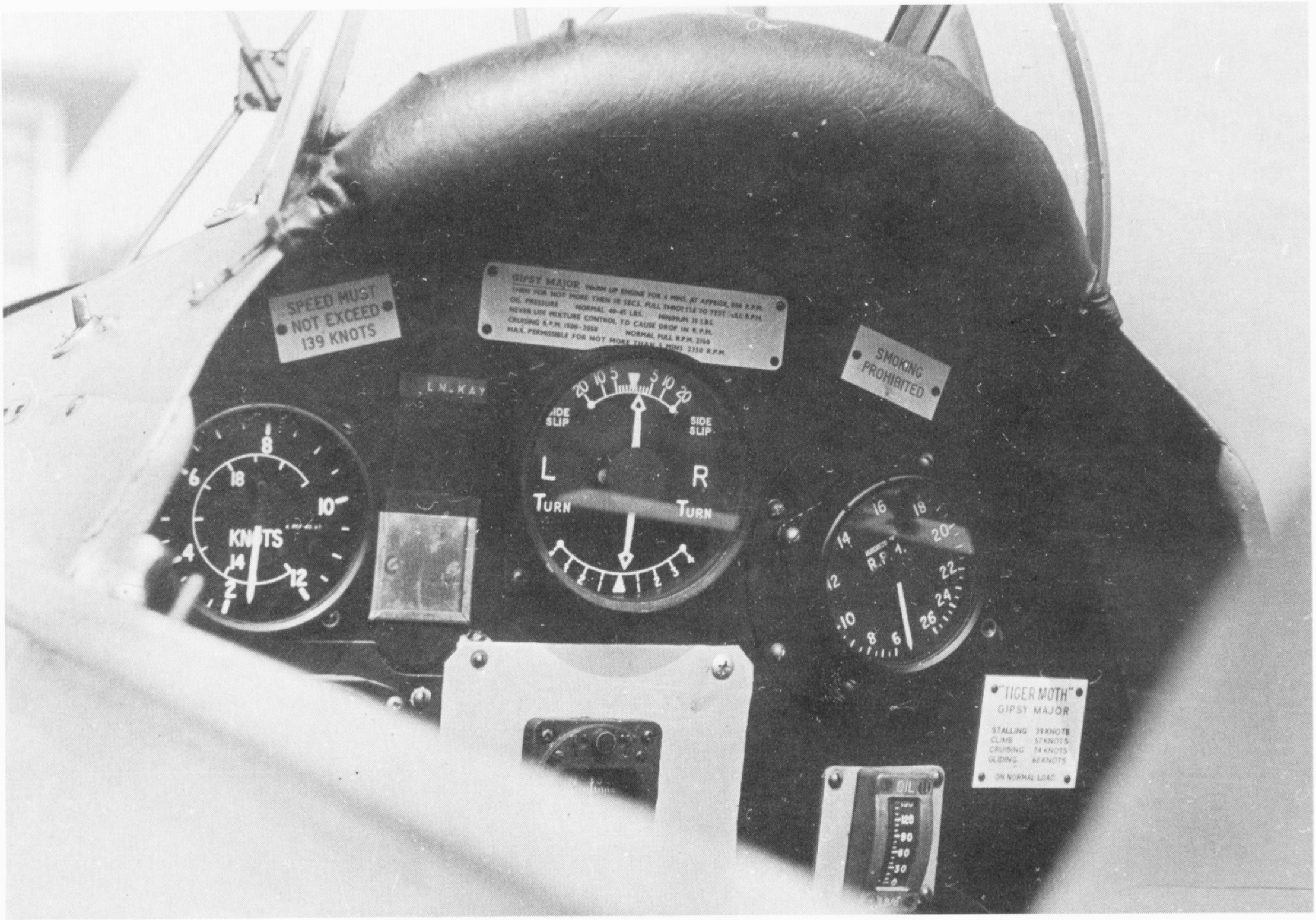
Nach dem Krieg wurden die beschlagnahmten Flugzeuge wieder an ihre früheren Besitzer zurückgegeben. Ab 1946 gab die RAF weitere überzählige Tiger Moth für den Verkauf an private Interessenten frei. 1953/1954 warteten 198 Flugzeuge auf die Umrüstung. Eine beachtliche Anzahl von Tiger Moth kaufte die Flugschule der SABENA und die Dutch National Flying School.

Im Februar 1955 ersetzte die RAF ihre Tiger Moth endgültig durch DHC-1 Chipmunk. Bei der Royal Navy flog sie aber weiterhin. 1960 hatte die Royal Navy noch elf Tiger Moth für das Schleppen von Segelflugzeugen im Einsatz.

Zwischen 1957 und 1959 erfolgte der Umbau von 19 Tiger Moth bei der Firma Jackaroo Aircraft Ltd. in Thruxton zu einem viersitzigen Reiseflugzeug, das unter dem Namen Jackaroo bekannt wurde. Der Rumpf wurde hierbei im Bereich des Cockpits in der Mitte getrennt und um 33 cm verbreitert, um Platz für je zwei nebeneinanderliegende Sitze zu schaffen. Dadurch wurde auch die Spurweite des Fahrwerks und die Spannweite der Tragflächen vergrößert.

Lt.Cdr. G.P. Shea-Simonds flog mit dem Prototyp G-AOEX erstmals am 2. März 1957. 1961 baute man drei Tiger Moth für Filmaufnahmen um. Sie kamen bei den Dreharbeiten zu dem Film "Laurence von Arabien" zum Einsatz. So wurde die T7438 (W.Nr. 83817) zu einer Fokker D.VII und die RS146 / G-ANNF und die T6945 / G-ANLC zu einer Rumpler C.V umgebaut.

Weitere Umbauten folgten. Aus der G-ATIF wurde ein Pfalz-Doppeldecker, aus der G-AWYI eine B.E.2c und aus der G-AXAL und G-AXAM je eine Rumpler C.IV.



Cockpit der D.H.82A LN-KAY, aufgenonommen am 9. September 1973 in Egelsbach.

Varianten der de Havilland D.H.82 Tiger Moth

de Haviland D.H.80T Tiger Moth
Acht Flugzeug mit Gipsy III-Motor wurden gebaut.

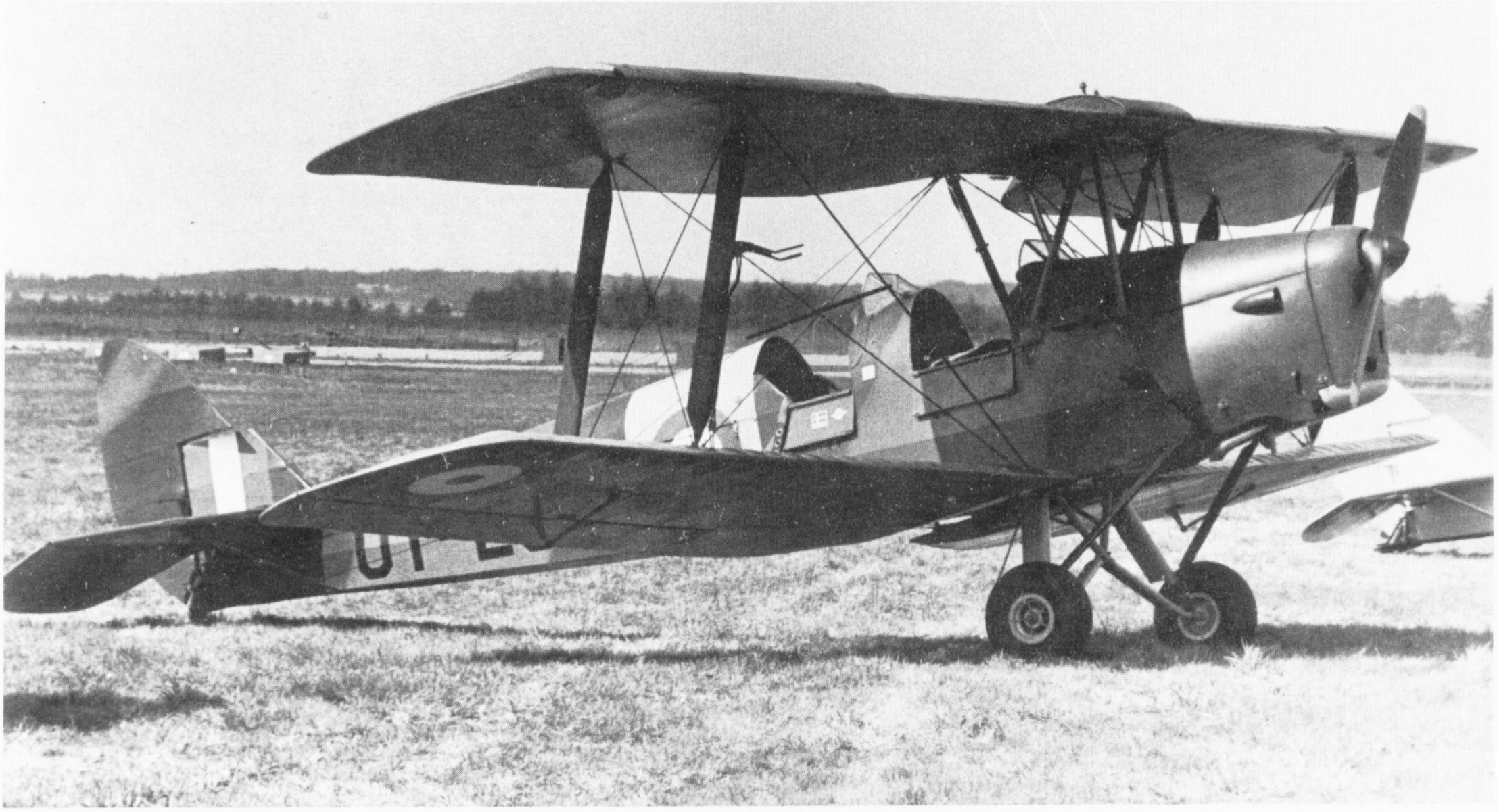
de Havilland D.H.82A Tiger Moth
Schulflugzeug für militärische Grundausbildung. Führte bei der RAF die Bezeichnung Tiger Moth II. Zwischen 1934 und 1945 wurden ca. 7290 Flugzeuge gebaut. 795 davon bei de Havilland in Hatfield, 3216 bei Morris Motors Ltd. in Cowley. Weitere Flugzeuge baute de Havilland in Australien, Kanada und Neuseeland. Lizenzproduktionen erfolgten in Portugal (91), Norwegen (37) und Schweden (23).

de Havilland D.H.82B Queen Bee
Ferngesteuertes Zieldarstellungsflugzeug. Insgesamt wurden 380 Flugzeuge in erster Linie für die Royal Navy gebaut. Sieben D.H.82B wurden außerdem aus D.H.82A umgebaut.

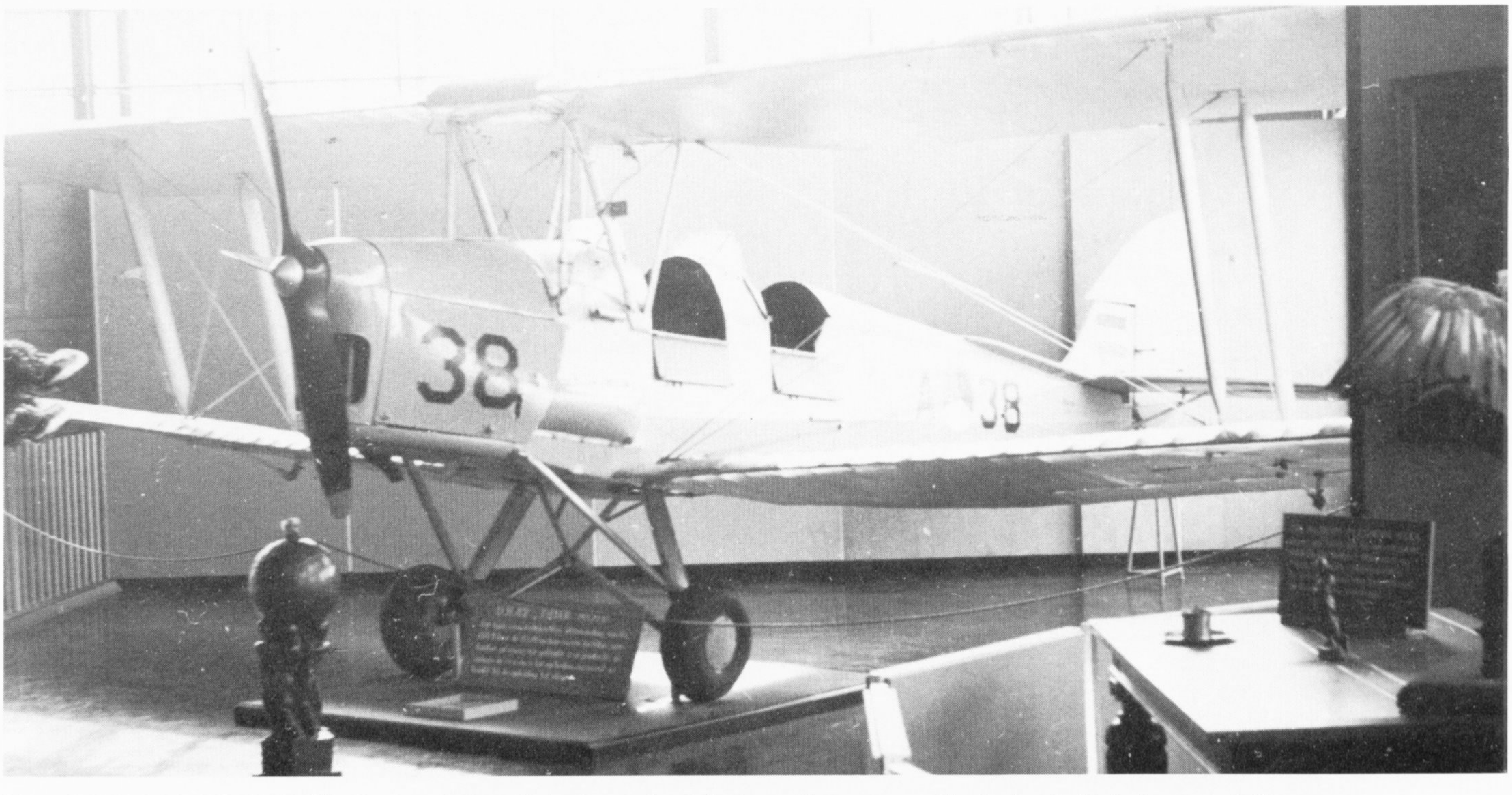
de Havilland D.H.82C Tiger Moth
786 Flugzeuge wurden mit Menasco Pirate D4-Motor von de Havilland of Canada gebaut.

de Havilland PT-24 Tiger Moth
200 D.H.82C wurden 1942 für die US Army Air Force als PT-24 gebaut, aber nicht übernommen.

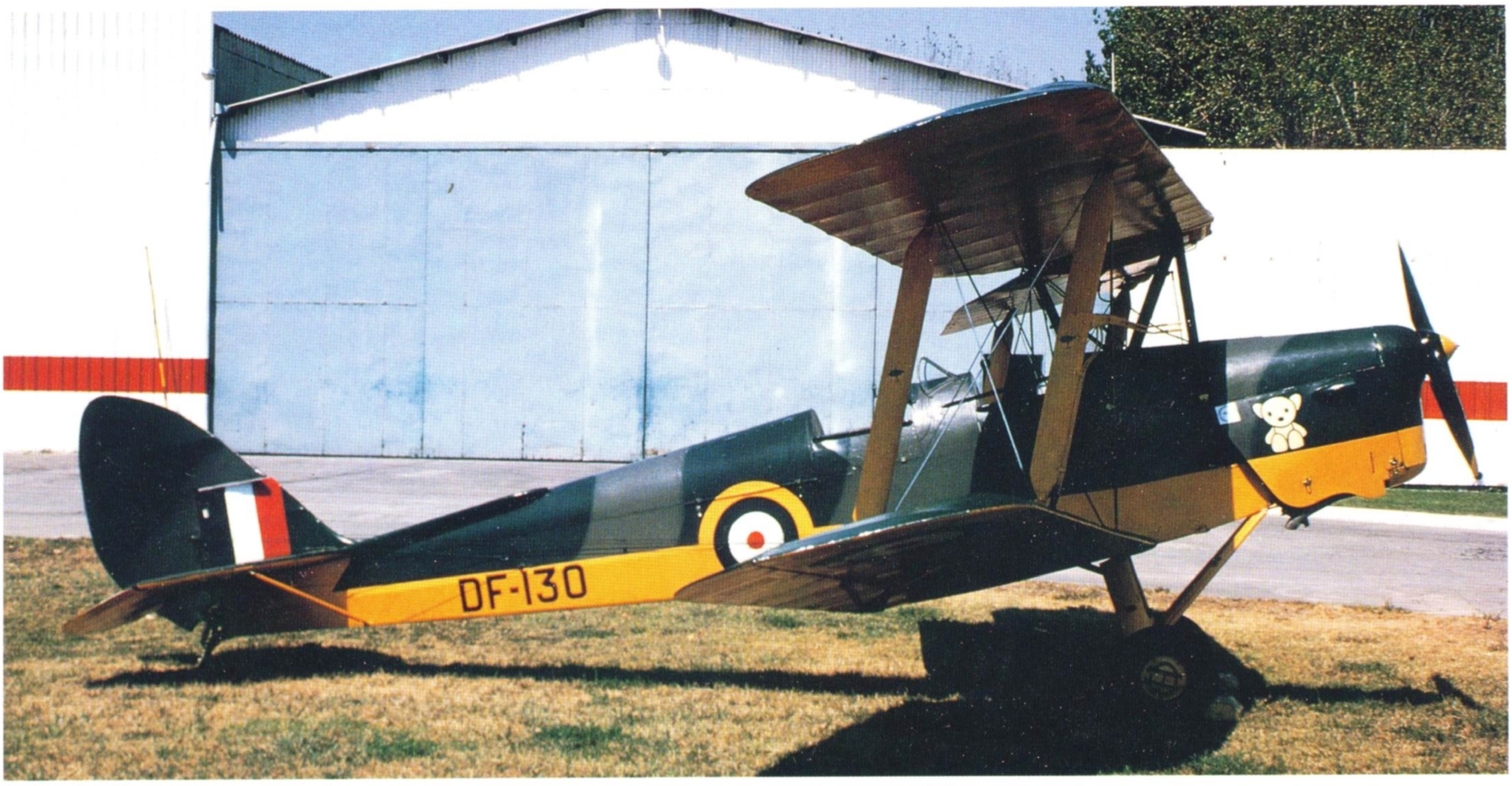
Thruxton Jackaroo
Mindestens 19 Flugzeuge wurden von Jackaroo Aircraft zu einem viersitzigen Kabinenflugzeug umgebaut.

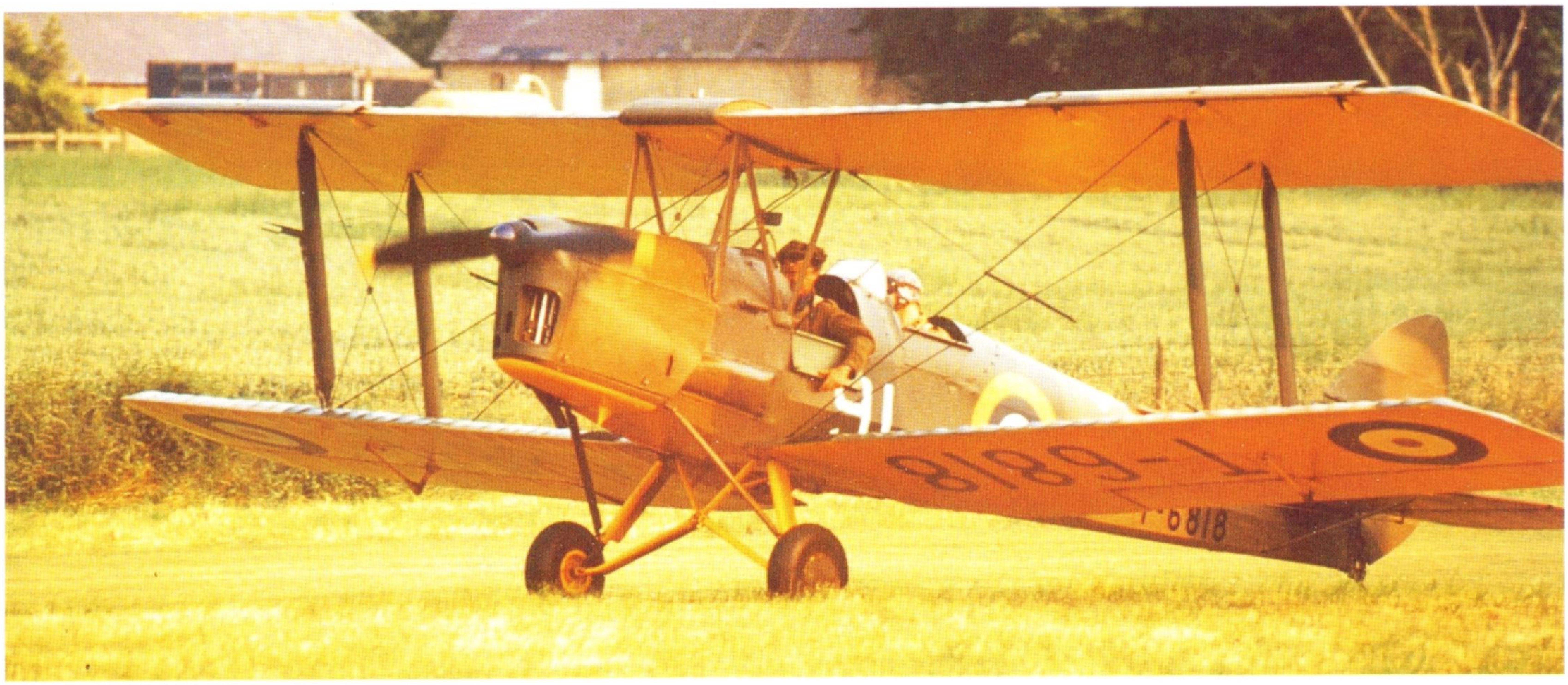


1946 übernahm die belgische Luftwaffe 31 D.H.82A Tiger Moth von der Royal Air Force.



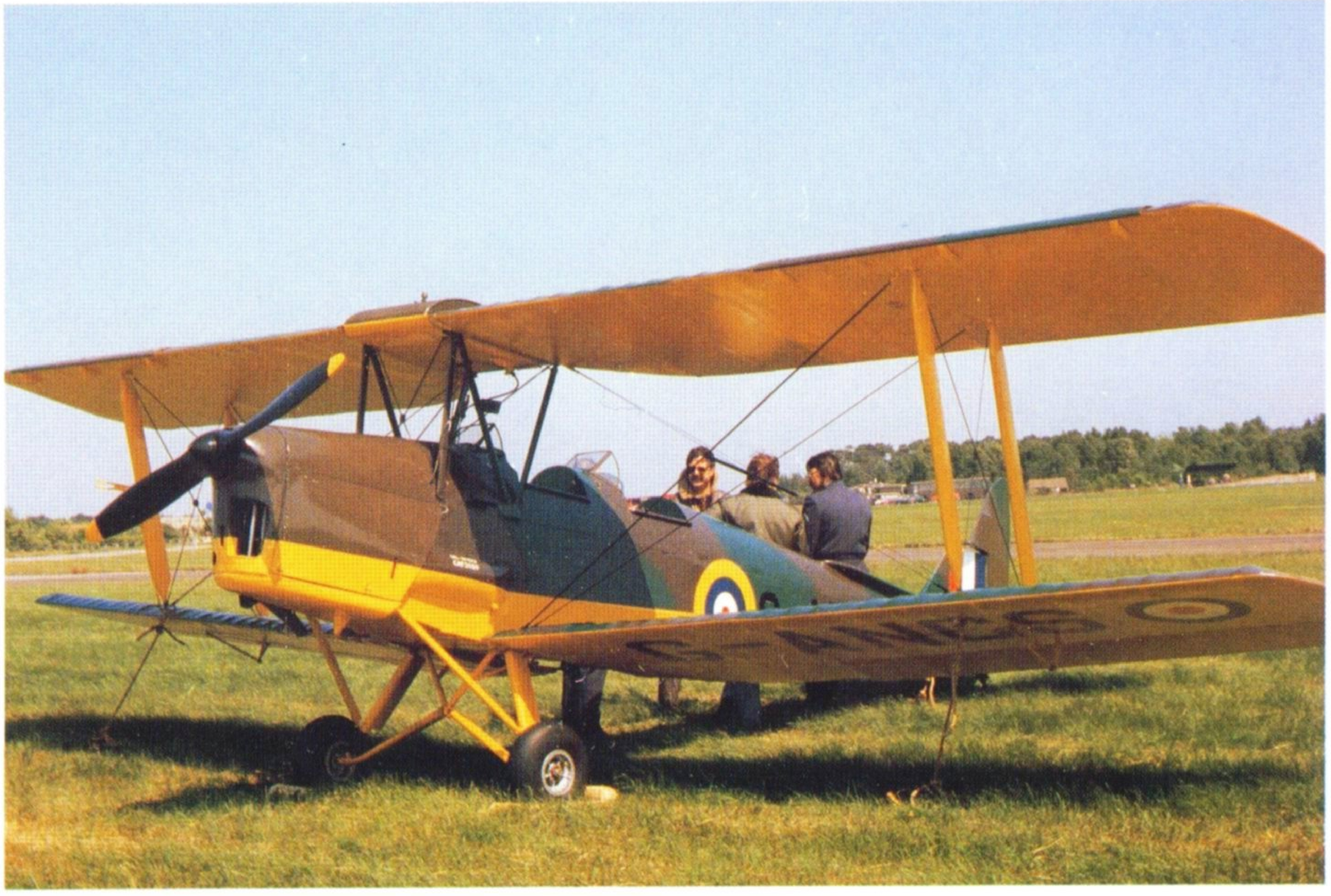
Diese D.H.82A "A-38" der holländischen Luftwaffe ist heute im Aviodome Museum am Flughafen Schiphol ausgestellt.



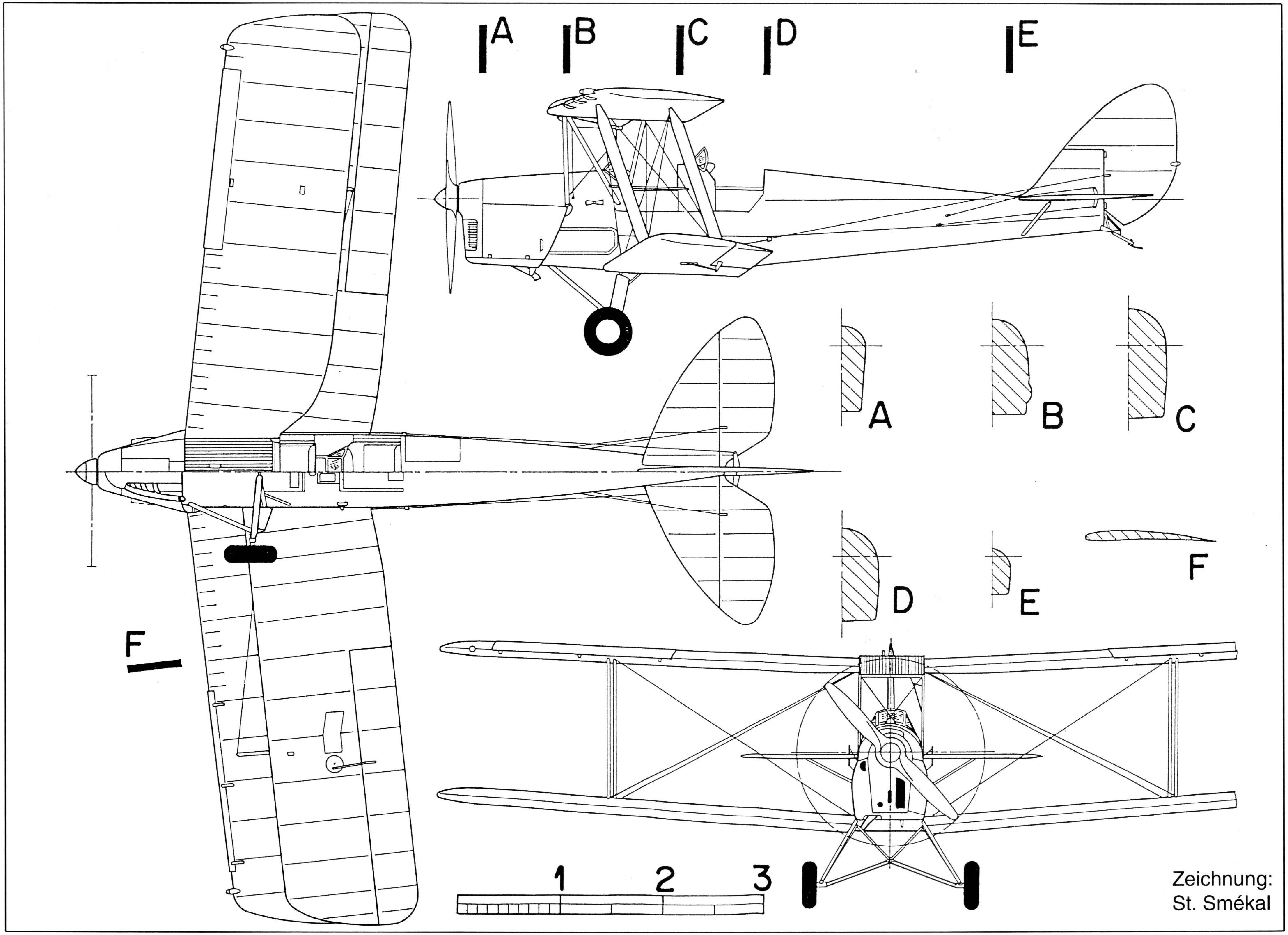


Oben: Die D.H.82A "DF-130" ist im Besitz des Nationalen Luftfahrtmuseums Chiles und wird dort von der "Historic Flight" regelmäßig bei Flugtagen der Luftwaffe vorgeflogen.

Mitte: Die T-6818 / G-ANKT (Werk-Nummer 85087) wurde 1940 gebaut und fliegt heute bei der Schuttleworth Collection in Old Warden.



Links: Eine weitere Tiger Moth in den Farben der Royal Air Force, die G-ANCS (c/n 82824; ex R4907).


A
B
C
D
E
A
B
C
D
E
F
F
1
2
3

Zeichnung:
St. Smékal

Technische Daten D.H.82 Tiger Moth

Triebwerk : de Havilland Gipsy III mit 120 PS (89 kW)
Höchstgeschwindigkeit : 168 km/h in Meereshöhe
Reisegeschwindigkeit : 131 km/h
Steiggeschwindigkeit : 3,33 m/sek.
Dienstgipfelhöhe : 5182 m
Reichweite : 483 km
Leergewicht : 488 kg
Leergewicht mit Schwimmer : 765 kg
Startgewicht max. : 828 kg
Spannweite : 8,94 m
Länge : 7,29 m
Höhe : 2,68 m
Tragflügelfläche : 22,20 m²

Technische Daten D.H.82A Tiger Moth Mk.II

Triebwerk : de Havilland Gipsy Major 1
luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit 130 PS (97 kW)
de Havilland Gipsy Major 1F mit 130 PS (97 kW)
de Havilland Gipsy Major 1C mit 145 PS (108 kW)
Höchstgeschwindigkeit : 160 km/h
Reisegeschwindigkeit : 139 km/h
Steiggeschwindigkeit : 3,02 m/sek.
Dienstgipfelhöhe : 4267 m
Reichweite : 483 km
Leergewicht : 506 kg
Startgewicht max. : 828 kg
Spannweite : 8,94 m
Länge : 7,29 m
Höhe : 2,68 m
Tragflügelfläche : 22,20 m²

Technische Daten D.H.82B Queen Bee

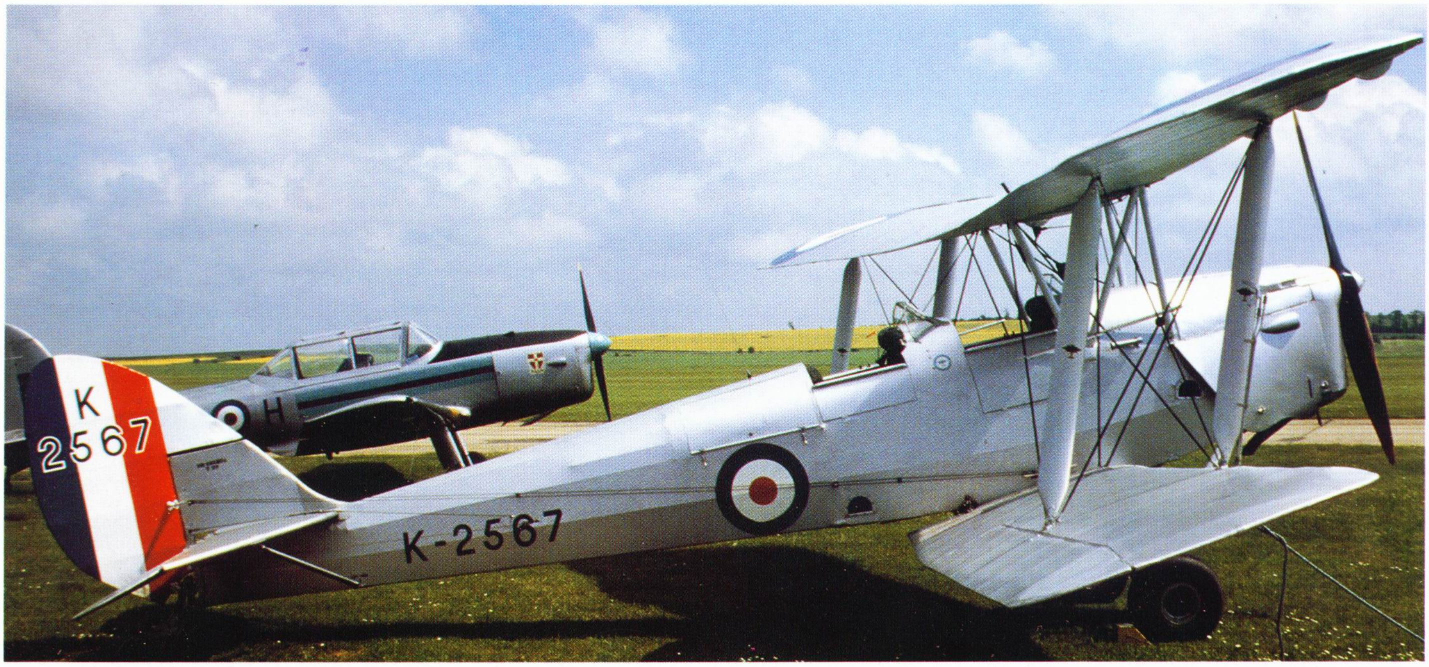
Triebwerk : de Havilland Gipsy Major 1 mit 130 PS (97 kW)
Gesamtgewicht : 827 kg
Spannweite : 8,94 m
Länge : 7,29 m
Höhe : 2,68 m
Tragflügelflächen : 21,98 m²

Technische Daten D.H.82C Tiger Moth

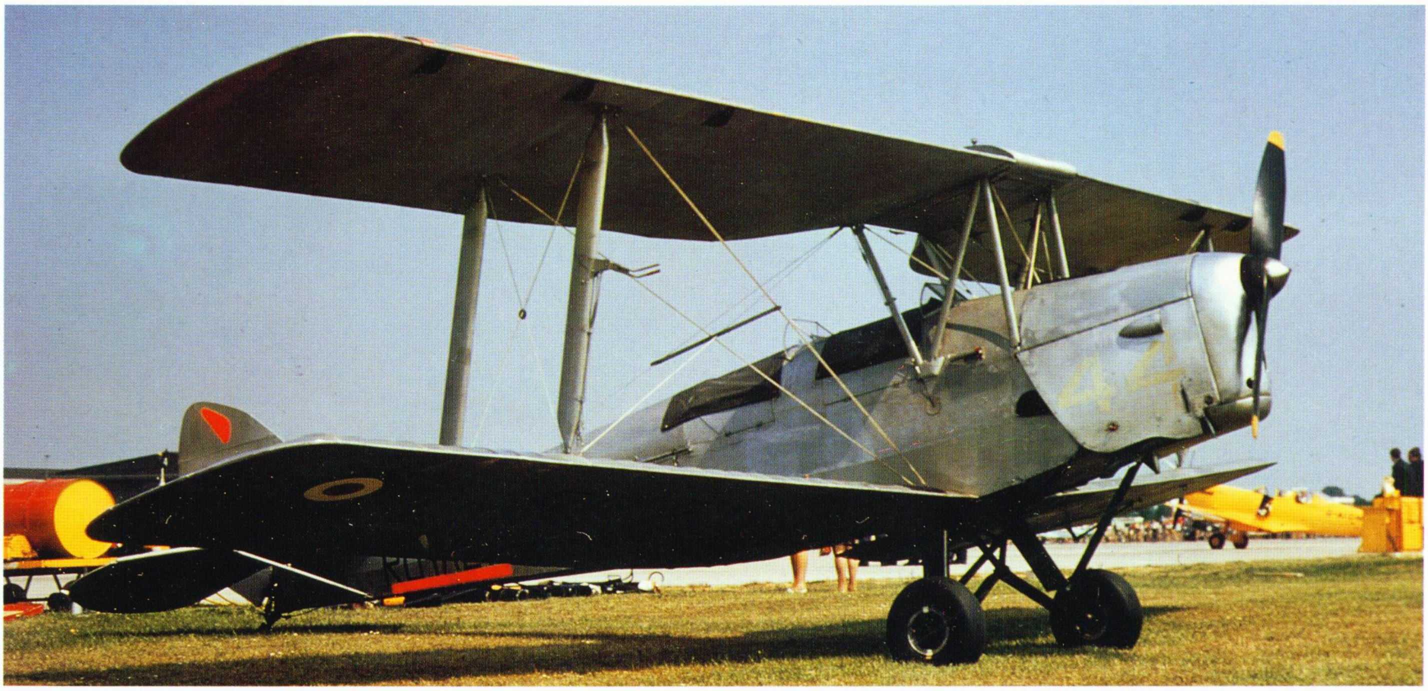
Triebwerk : de Havilland Gipsy Major 1C
luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit 145 PS (108 kW)
Menasco Pirate D.4 mit 125 PS (93 kW)
Höchstgeschwindigkeit : 165 km/h
Reisegeschwindigkeit : 139 km/h
Steiggeschwindigkeit : 3,57 m/sek.
Dienstgipfelhöhe : 4450 m
Reichweite : 443 km
Leergewicht : 545 kg
Leergewicht mit Ski : 678 kg
Startgewicht max. : 828 kg
Spannweite : 8,94 m
Länge : 7,29 m
Höhe : 2,68 m
Tragflügelfläche : 22,20 m²

Technische Daten Jackaroo

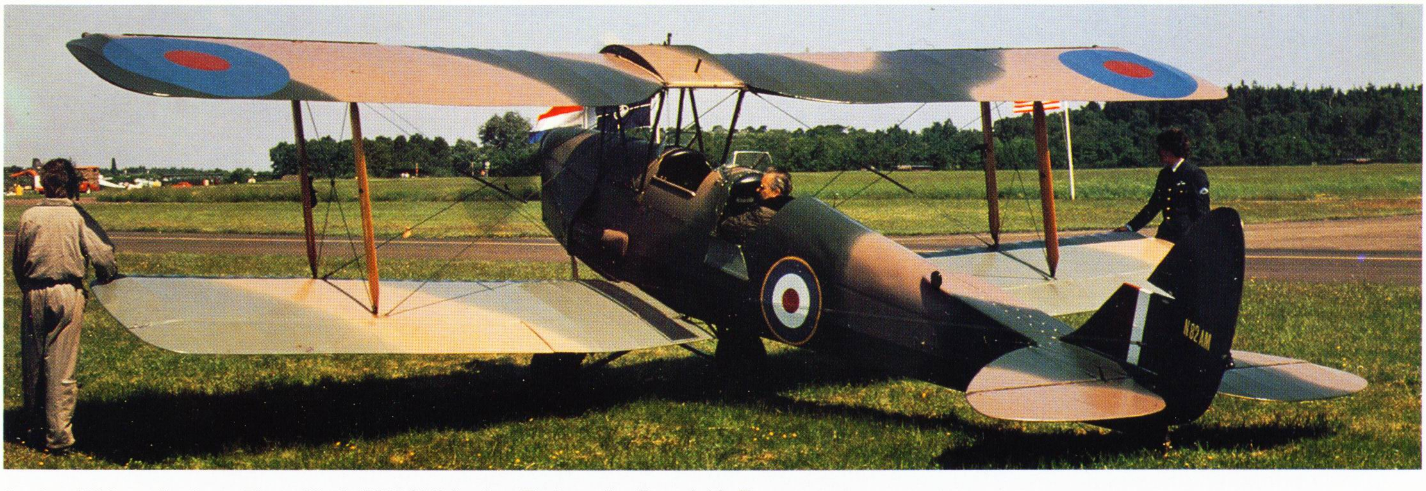
Triebwerk : de Havilland Gipsy Major 1C mit 130 PS (97 kW)
de Havilland Gipsy Major 1F mit 130 PS (97 kW)
de Havilland Gipsy Major 1C mit 145 PS (108 kW)
Höchstgeschwindigkeit : 157 km/h
Reisegeschwindigkeit : 139 km/h
Steiggeschwindigkeit : 2,85 m/sek.
Reichweite : 402 km
Leergewicht : 618 kg
Startgewicht max. : 990 kg
Spannweite : 9,25 m
Länge : 7,62 m
Höhe : 2,90 m



Diese Tiger Moth "K-2567" (G-MOTH) befindet sich im Besitz der Russavia Collection in Duxford.

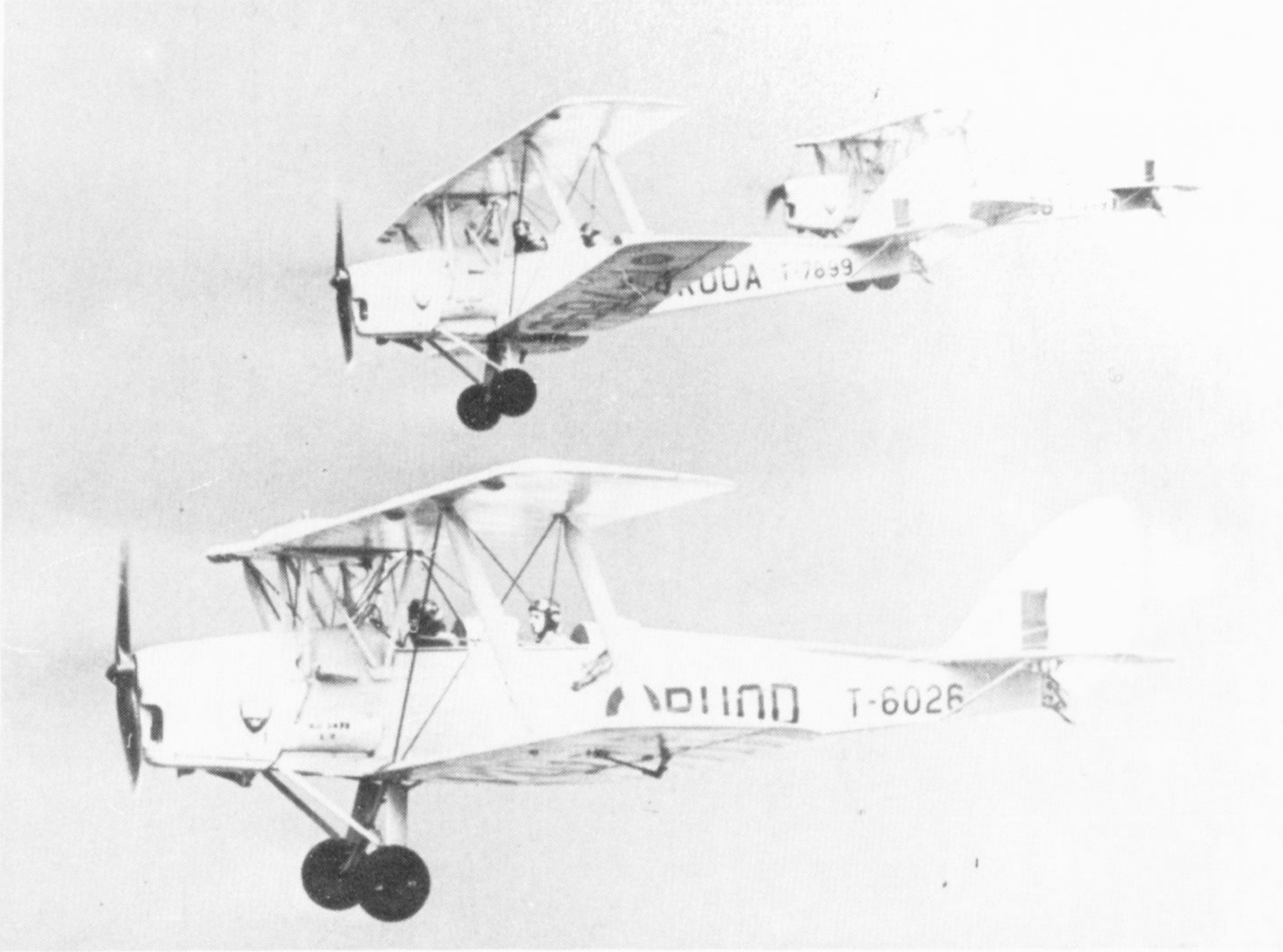


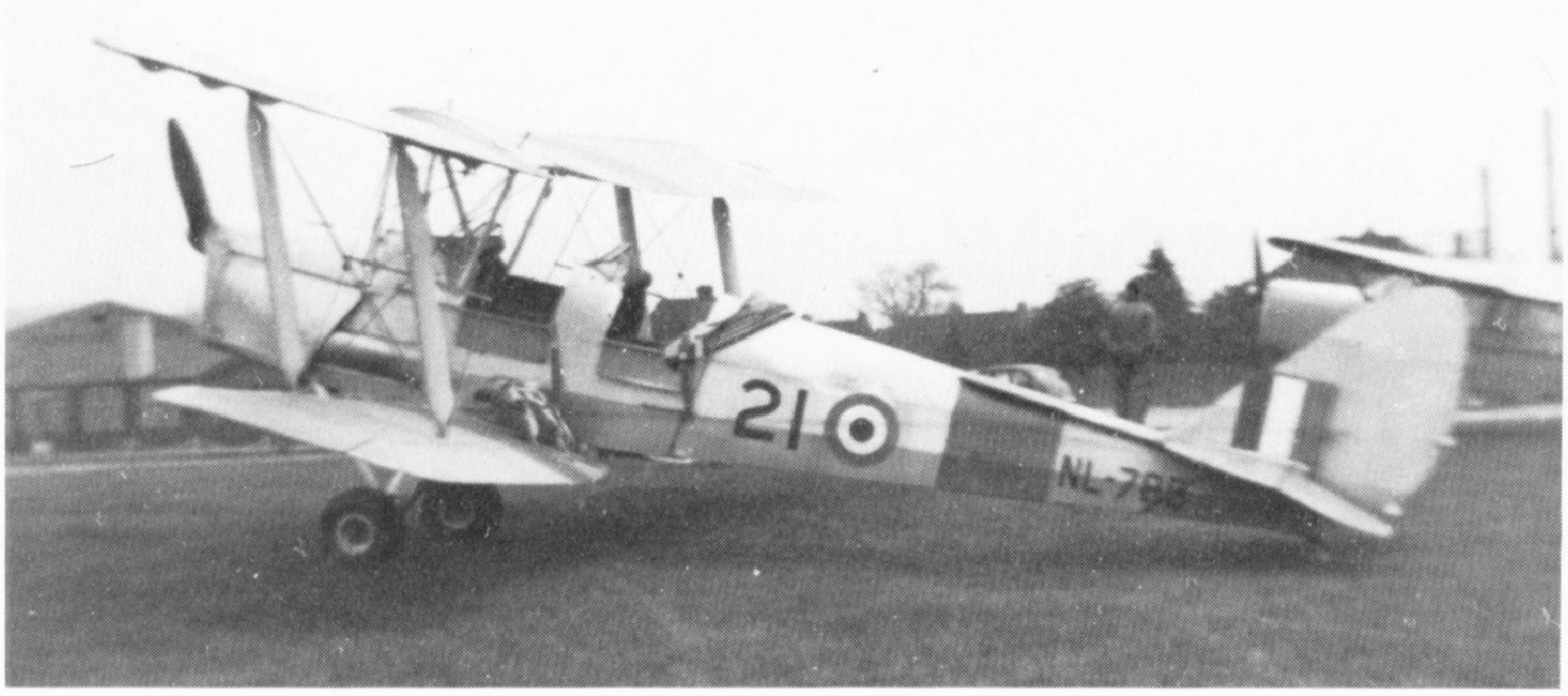
Tiger Moth mit belgischen Kokarden.



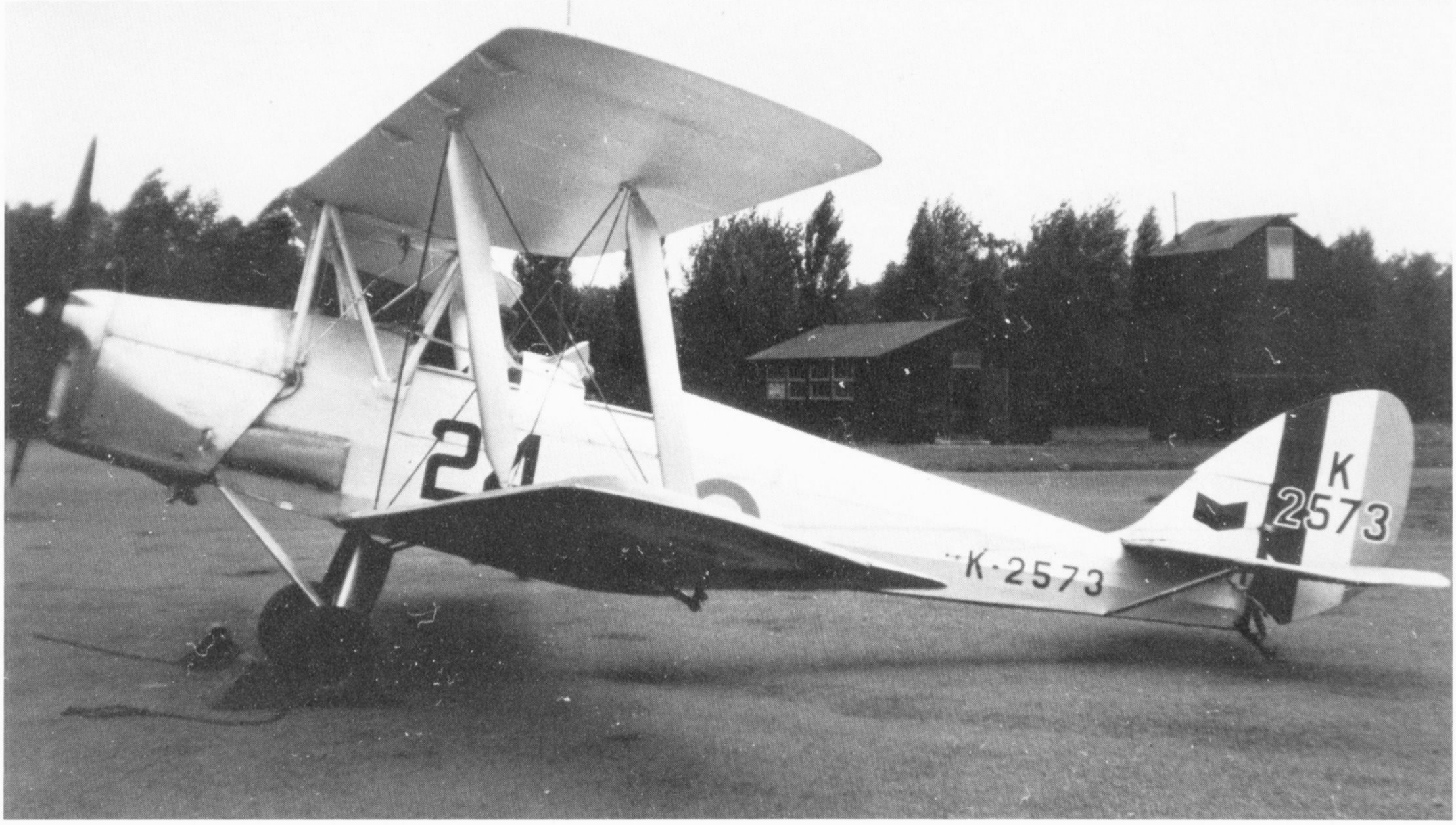
In den USA registrierte Tiger Moth (N82AM) in den Farben der Royal Air Force.

Drei Tiger Moth (T-6026, T-7899 und T-7793) im Verbandsflug.





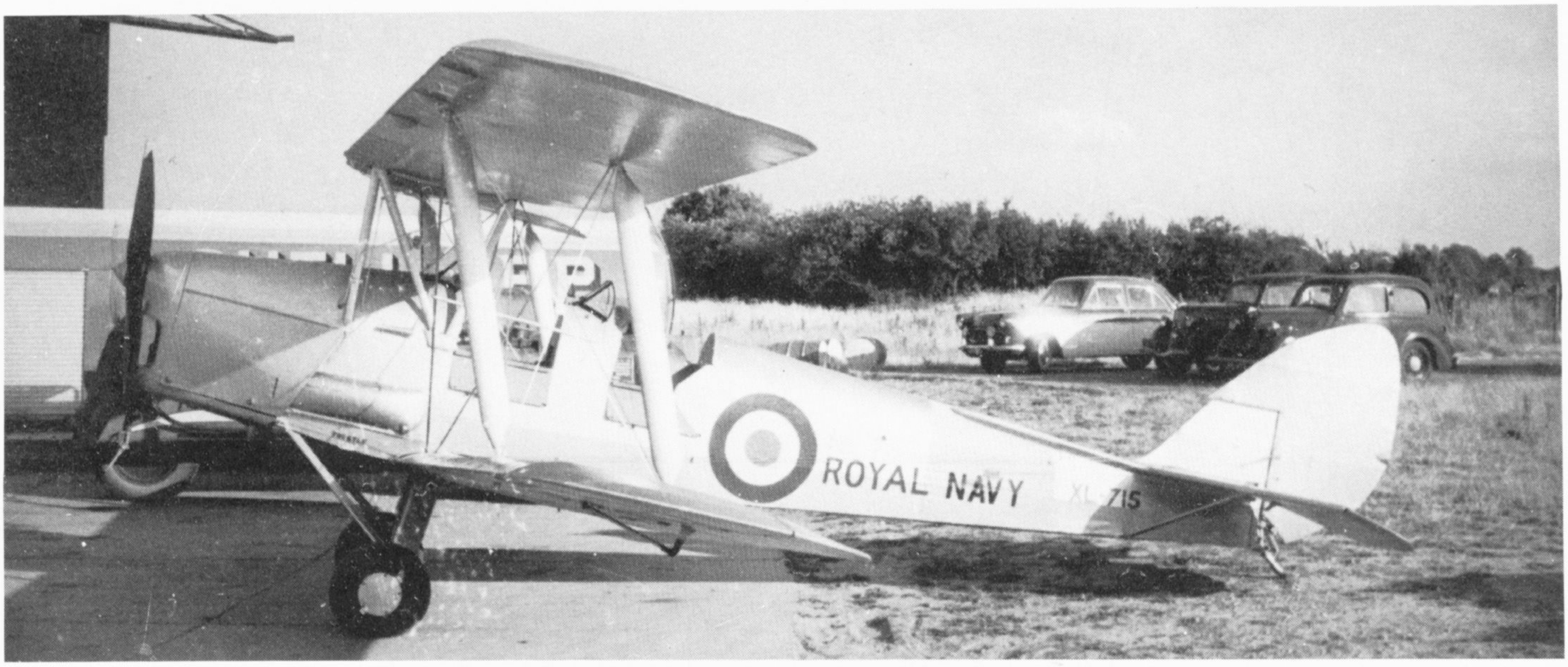
DH.82 Tiger Moth, Serien-Nummer NL-788, mit der taktischen Nummer "21".



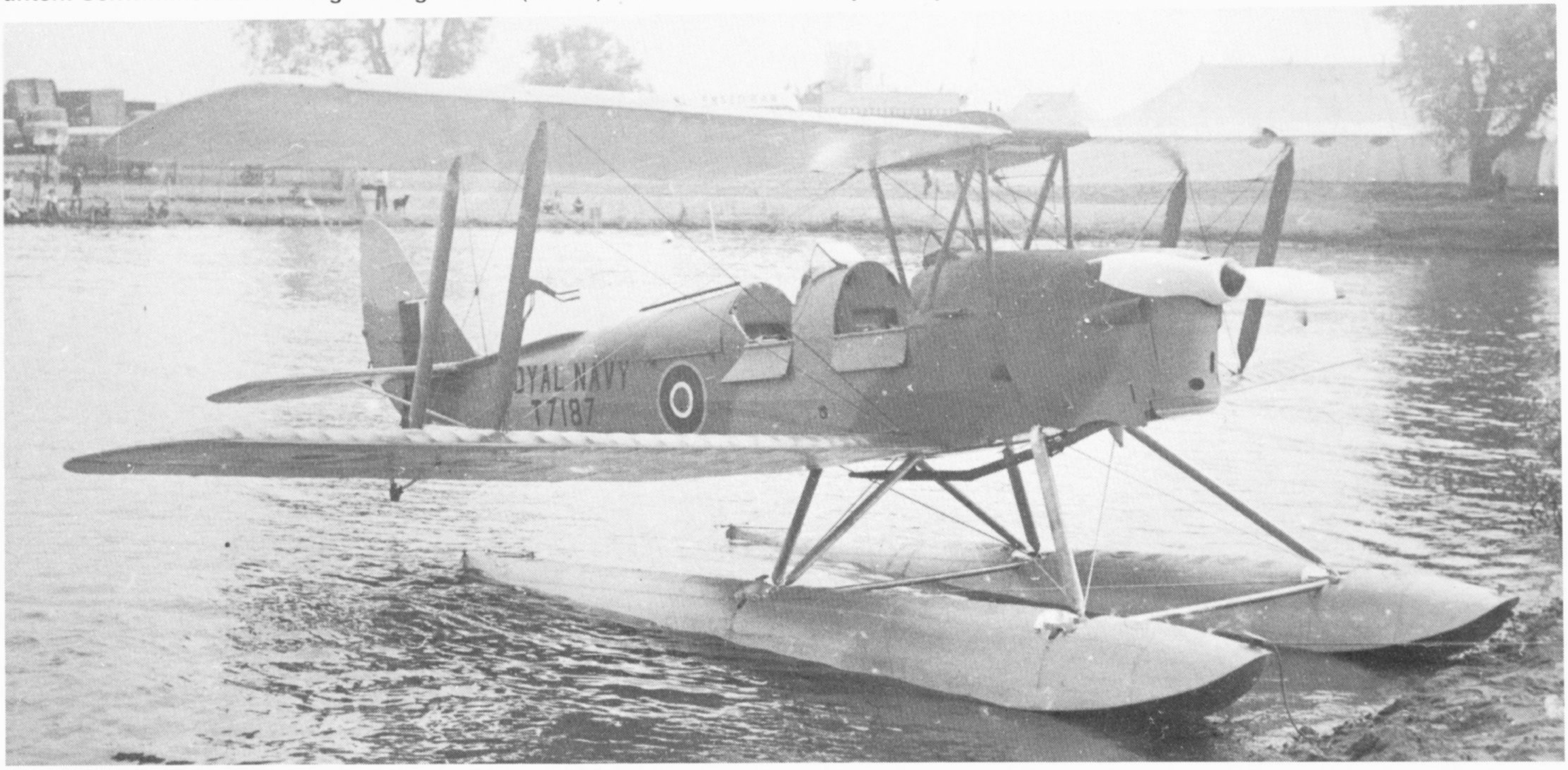
D.H.82 mit der Serien-Nummer K-2573 (taktische Nummer "24"; c/n 1745) der Royal Air Force.

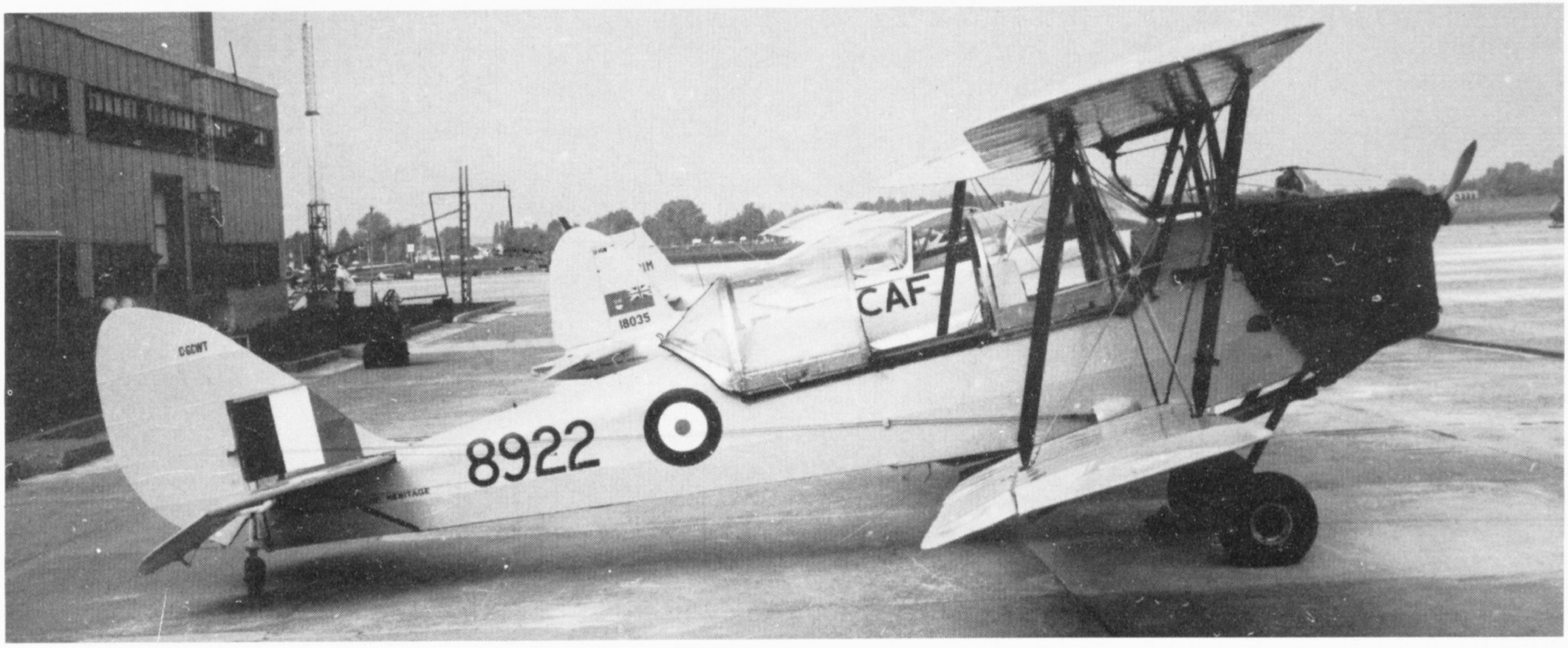
Die D.H.82 Tiger Moth im deutschen Zivilluftfahrtregister

Kennung	Werknummer	frühere Zulassung
D-ECEB	85676	G-ANTR, DE746
D-EBEC	82860	G-ANDP, R4960
D-EBIC	84841	G-ANDO, T6500
D-EBIG	85830	G-AOBJ, DE970
D-ENKT (2)	85223	E-13, DE 153; OY-DYJ, D-EDOM (1)
D-EBUN	83223	G-ANVE, T5490
D-ECEF	83172	G-AOCW, T5429
D-ECOB	83102	G-ANNH, R5243
D-ECOF	85839	G-AIDB, DE979
D-ECOR	85132	G-ANMU, T6903
D-ECUP	82391	G-ANPN, N9310
D-ECUT	3452	G-ADWL, BB804
D-EDAM (2)	85478	E-3, DE482, D-EDAN (1)
D-EDAN (1)	85478	E-3, DE482, D-EDAM (2)
D-EDAR	85133	G-AOBR, T6904
D-EDEN		
D-EDER	3524	G-AFZE, OE-DIK, W5014
D-EDES		
D-EDIL		
D-EDIR	82794	G-AOBP, R4878
E-EDIS	85506	G-AHUT, DE526
D-EDOM (1)	85223	E-13, DE153, OY-DYJ, D-EBKT (2)
D-EDON		
D-EDOR		G-AOEW, NM211
D-EDUM	83666	G-ASPZ, T7356
D-EEAJ		
D-EFYN	85436	G-AOEA, DE428
D-EFYN		G-AOEU, NL704
D-EFYZ		
D-EGAL	83036	G-ANRI, RS174
D-EGER	82997	G-ANZR, T5115
D-EGIT	83580	G-ANTW, T7129
D-EGOH	82089	G-ANDR, N6840
D-EGUR	82322	G-ANPM, N9205
D-EGYN	84233	G-ANNB, T6037
D-EHAG	82844	G-ANTL, R4974
D-EHAL (2)	83683	G-ANGO, T7213, D-EKAL (1)
D-EJIF	85212	G-AMJN, DE142
D-EJOM	84717	G-AIDT, T6302
D-EKAL (1)	83683	G-ANGD, T7213, D-EHAL (2)
D-EKIF	83091	G-AOED, R5216
D-EKUL	84168	G-AOEE, T7808
D-EKUN	82765	G-AOEV, R4833
D-EKUR	84589	G-ANTV, T6122
D-EKYN	82152	G-AOBK, N6908
D-ELOM	84764	G-ANIX, T6390
D-EMAX	85802	G-ANJF, DE931
D-EMEC	84185	G-AOFP, T7807
D-EMEX	82981	G-APIH, R5086
D-EMOR		G-AODW, NM185
D-EMUS	85138	G-AOEF, T6909
D-EMUT	83899	G-AKYO, T7470
D-ENDI		
D-ENOX	85215	G-ANRK, DE145
D-ENYG	82489	G-ANTU, N9435
SL-AAF (Saarland)	85621	G-ANBZ, DE680

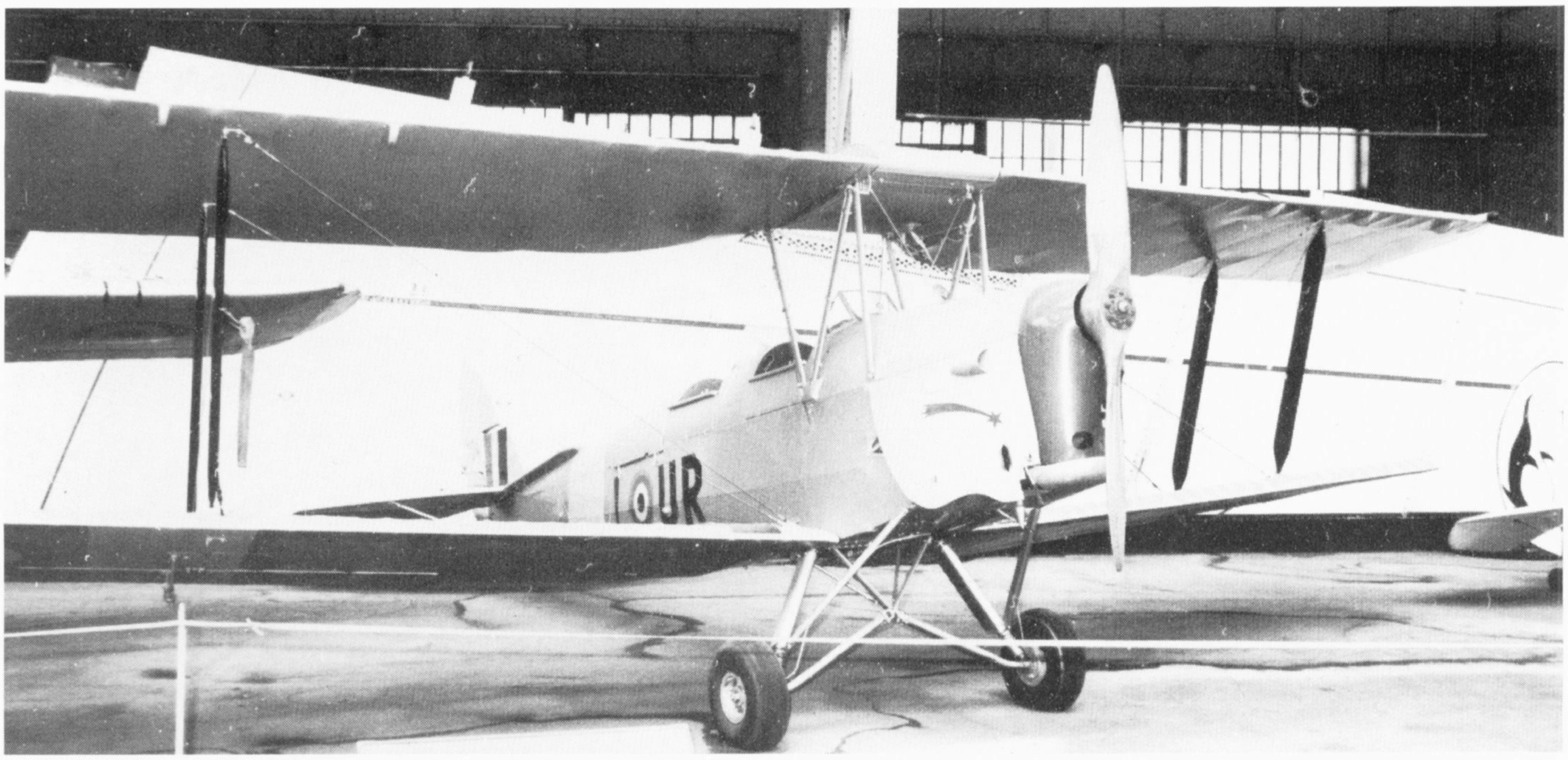

ROYAL NAVY
XL 715

oben: Die Tiger Moth XL-715 (c/n 85403; ex G-AOIK; ex DE395) wurde erst im Oktober 1956 von der Royal Navy übernommen.
unten: Schwimmerausführung der Tiger Moth (T7187) im Einsatz bei der Royal Navy.

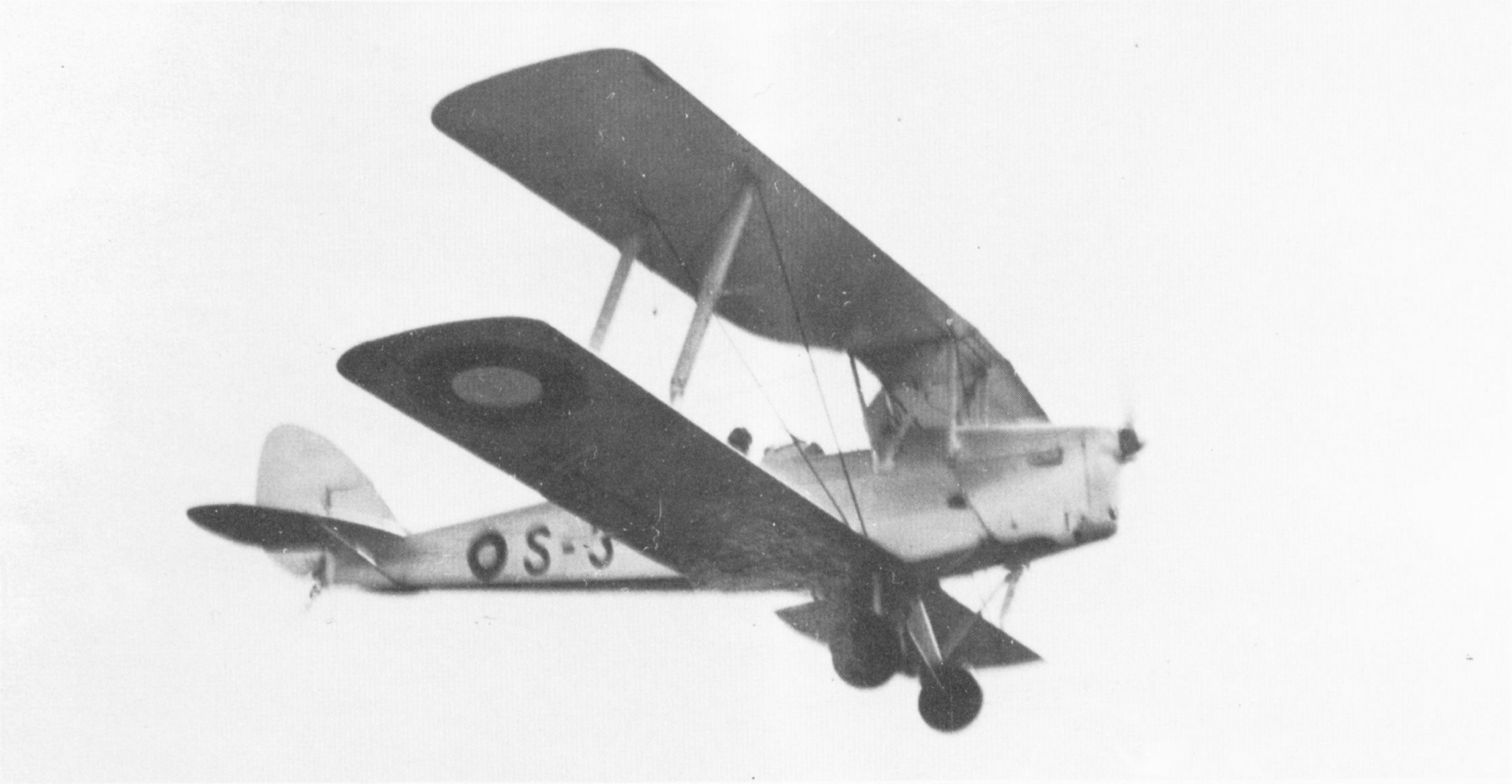

ROYAL NAVY
T7187

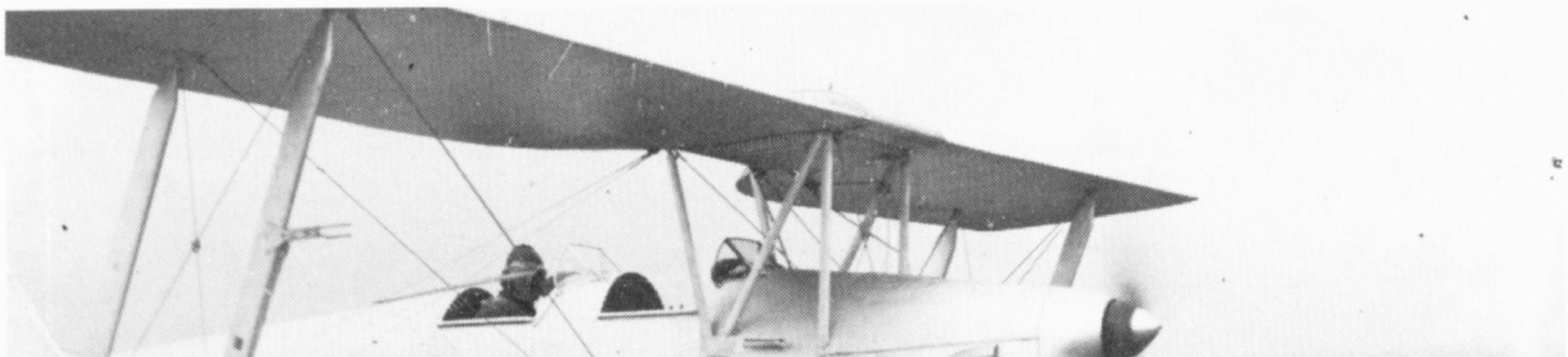

CAF
8922
18035

Die DH.82C (C-GCWT / 8922), Baujahr 1942, wurde von der Canadian Warplane Heritage in den Farben der RCAF restauriert.



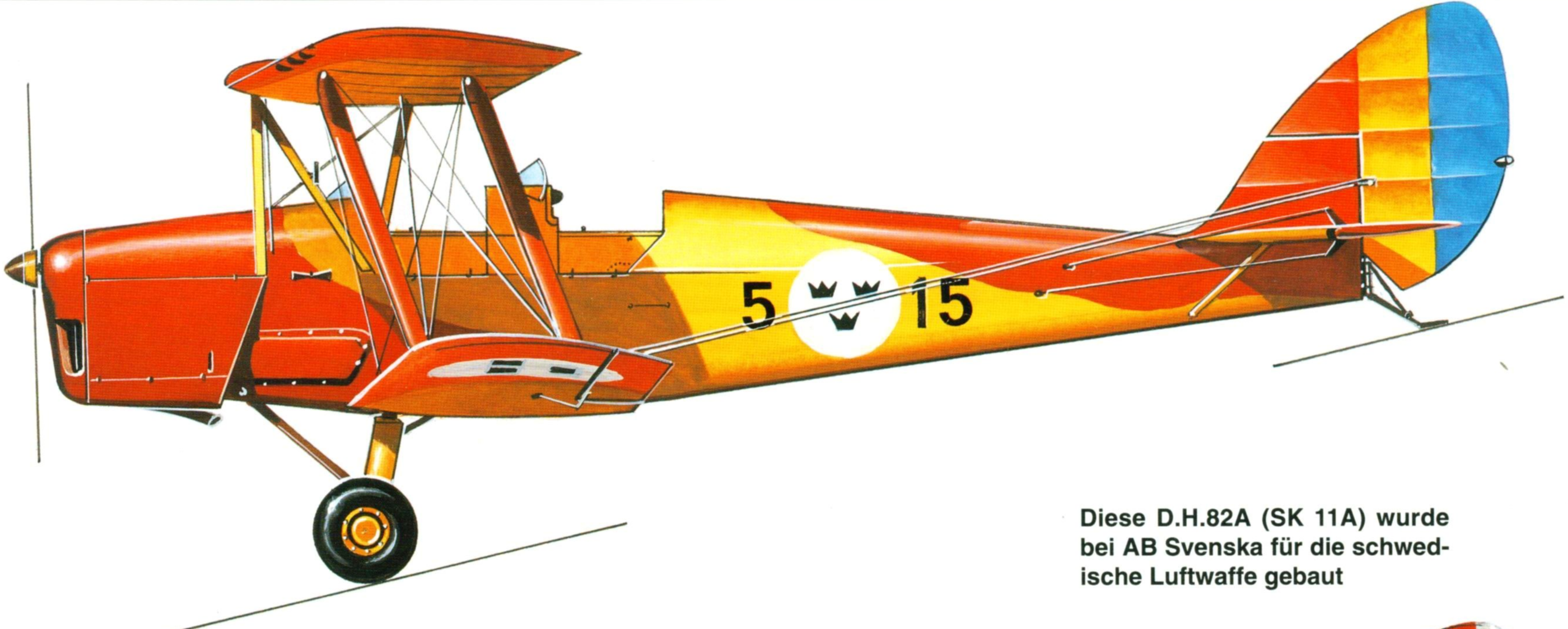
Diese DH.82A Tiger Moth der 2. Squadron der belgischen Luftwaffe mit der Serien-Nummer T-24 ex RAF-Serial PG614 (Werk-Nummer 86523) und der fiktiven Kennung "!-UR" ist im Musée de l´Armée in Brüssel ausgestellt.



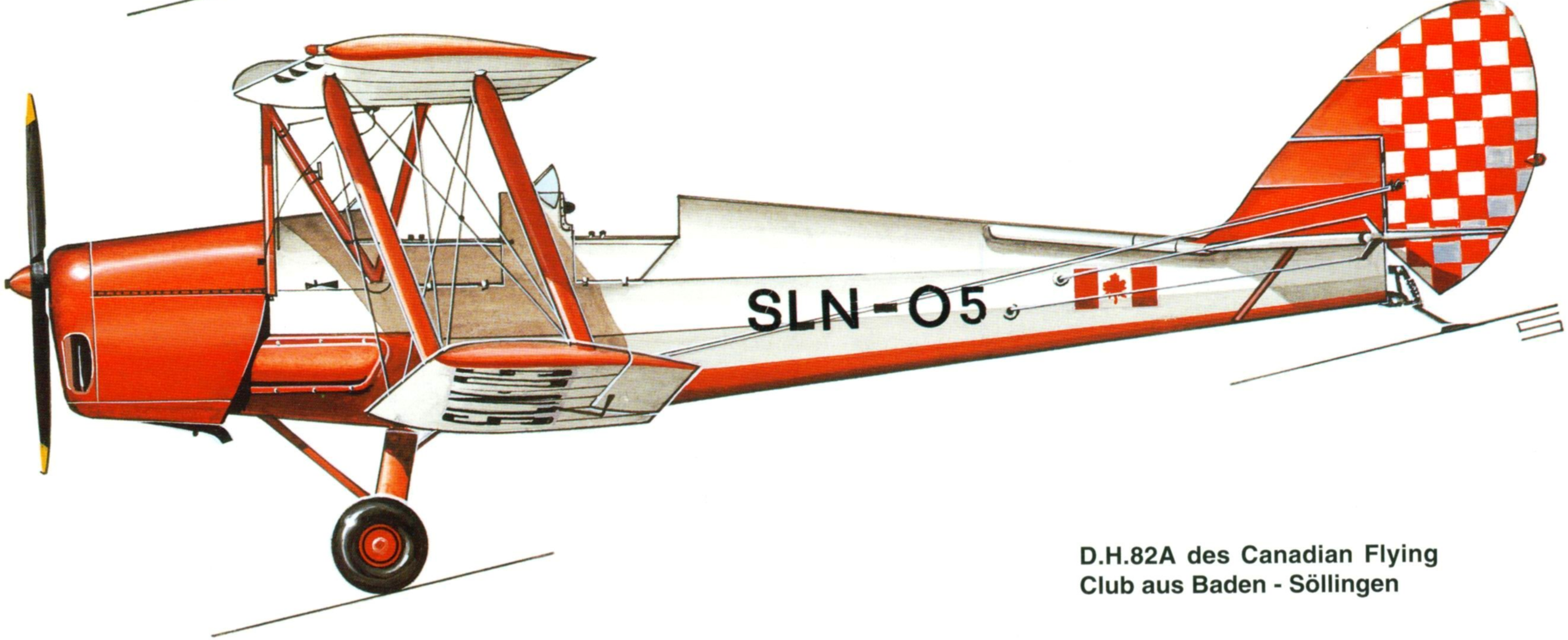


oben: Auch die dänischen Luftstreitkräfte setzten die Tiger Moth ein. Hier die DH.82 S-3 während eines Übungsfluges. Bei den Kennungen S-1 bis S-5 handelte es sich DH.82, bei den Kennungen S-6 bis S-12 um DH.82A.

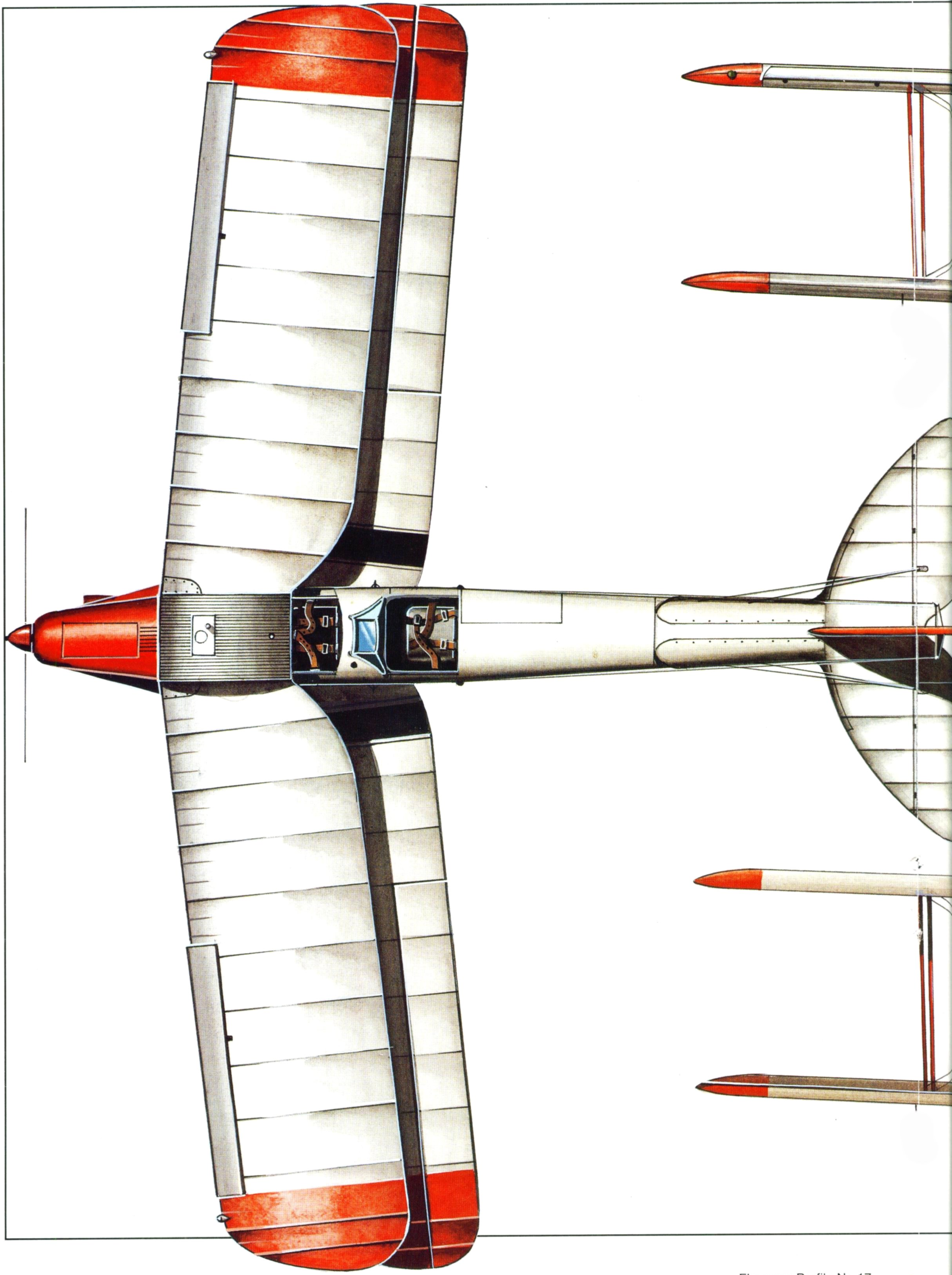
links: Eine DH.82A der dänischen Luftwaffe, mit der Kennung S-6.



Diese D.H.82A (SK 11A) wurde bei AB Svenska für die schwedische Luftwaffe gebaut

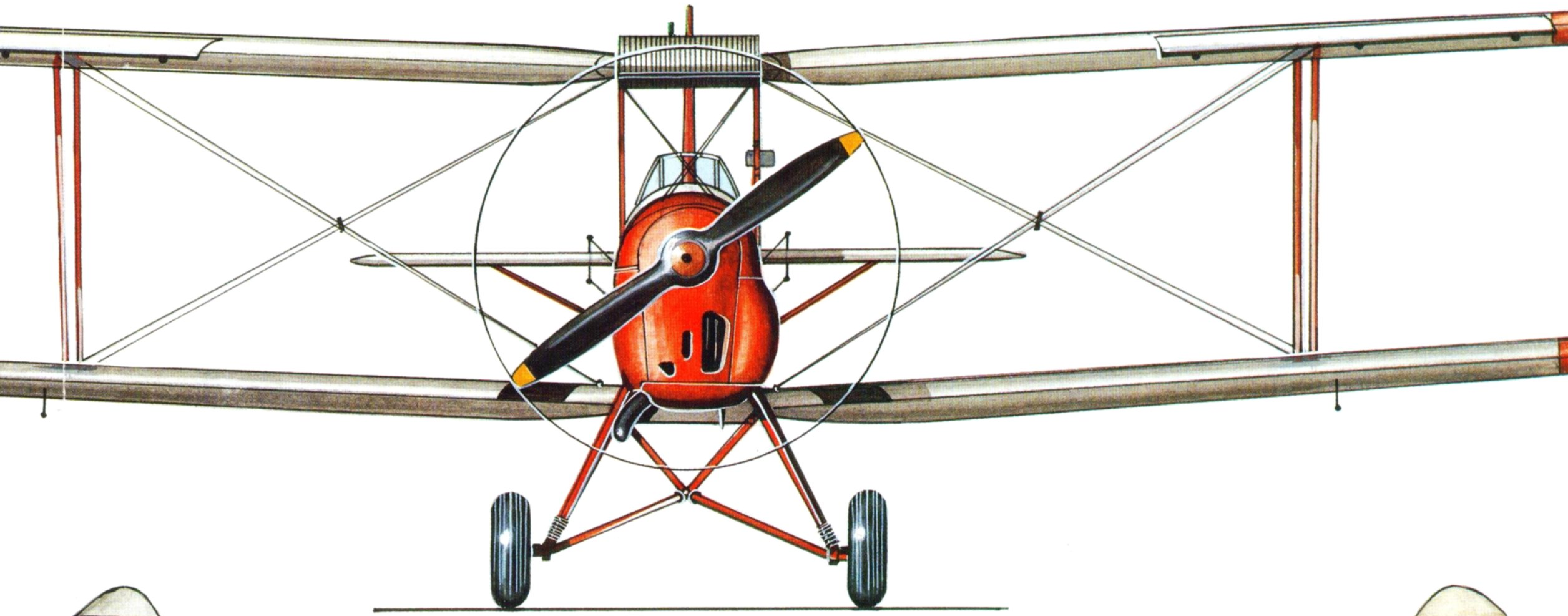


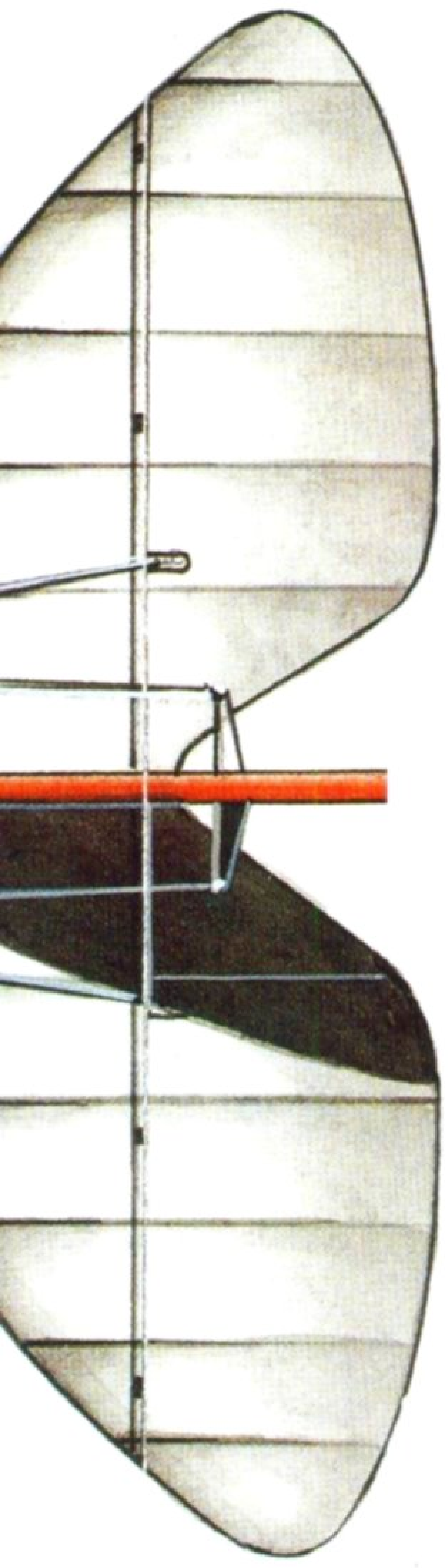
D.H.82A des Canadian Flying Club aus Baden - Söllingen

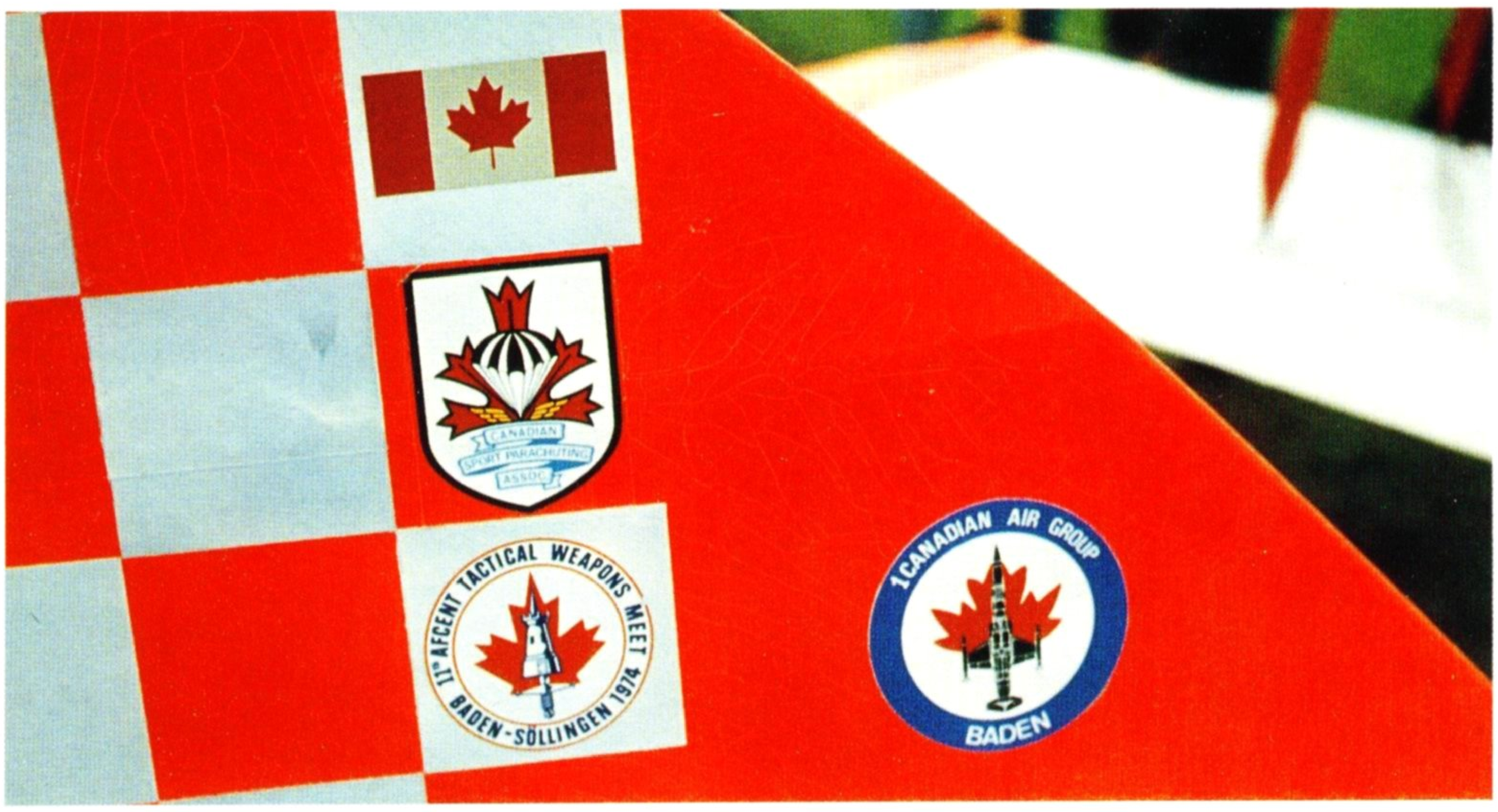


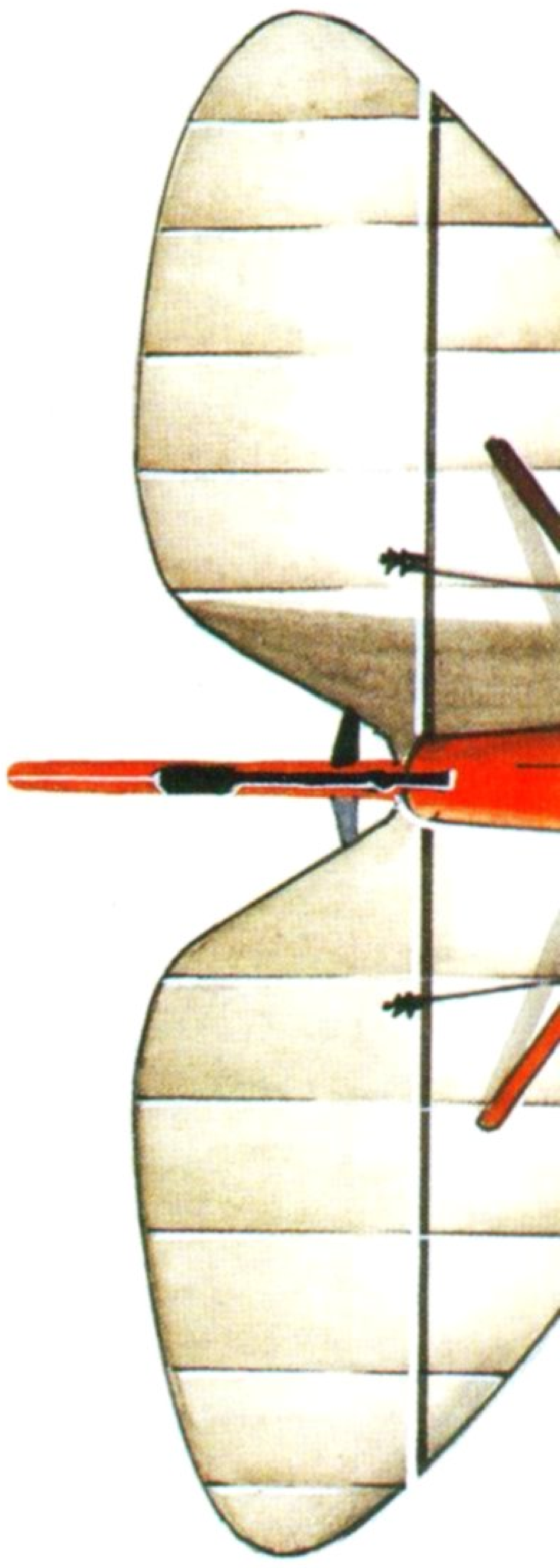
11th AFCENT TACTICAL WEAPONS MEET
BADEN-SÖLLINGEN 1976
1 CANADIAN AIR GROUP
BADEN
SLN-05

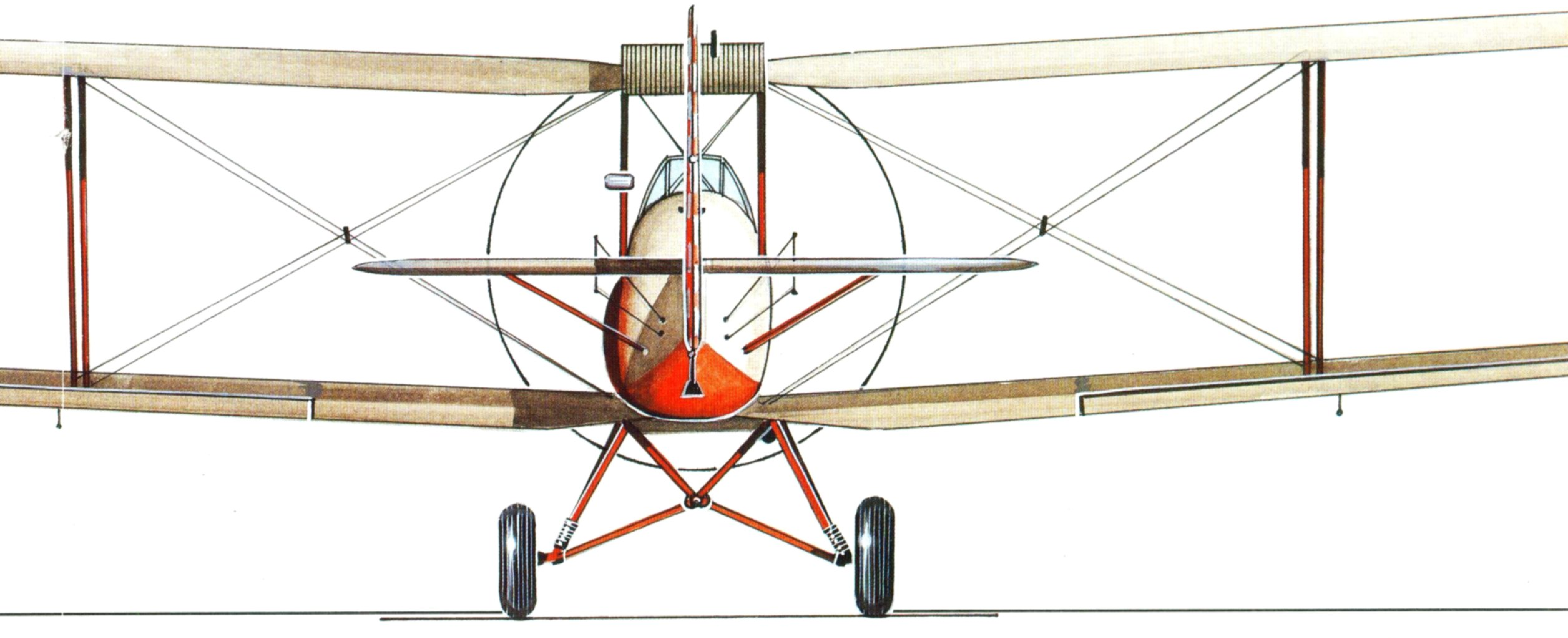
Zeichnungen: Rolf Swoboda

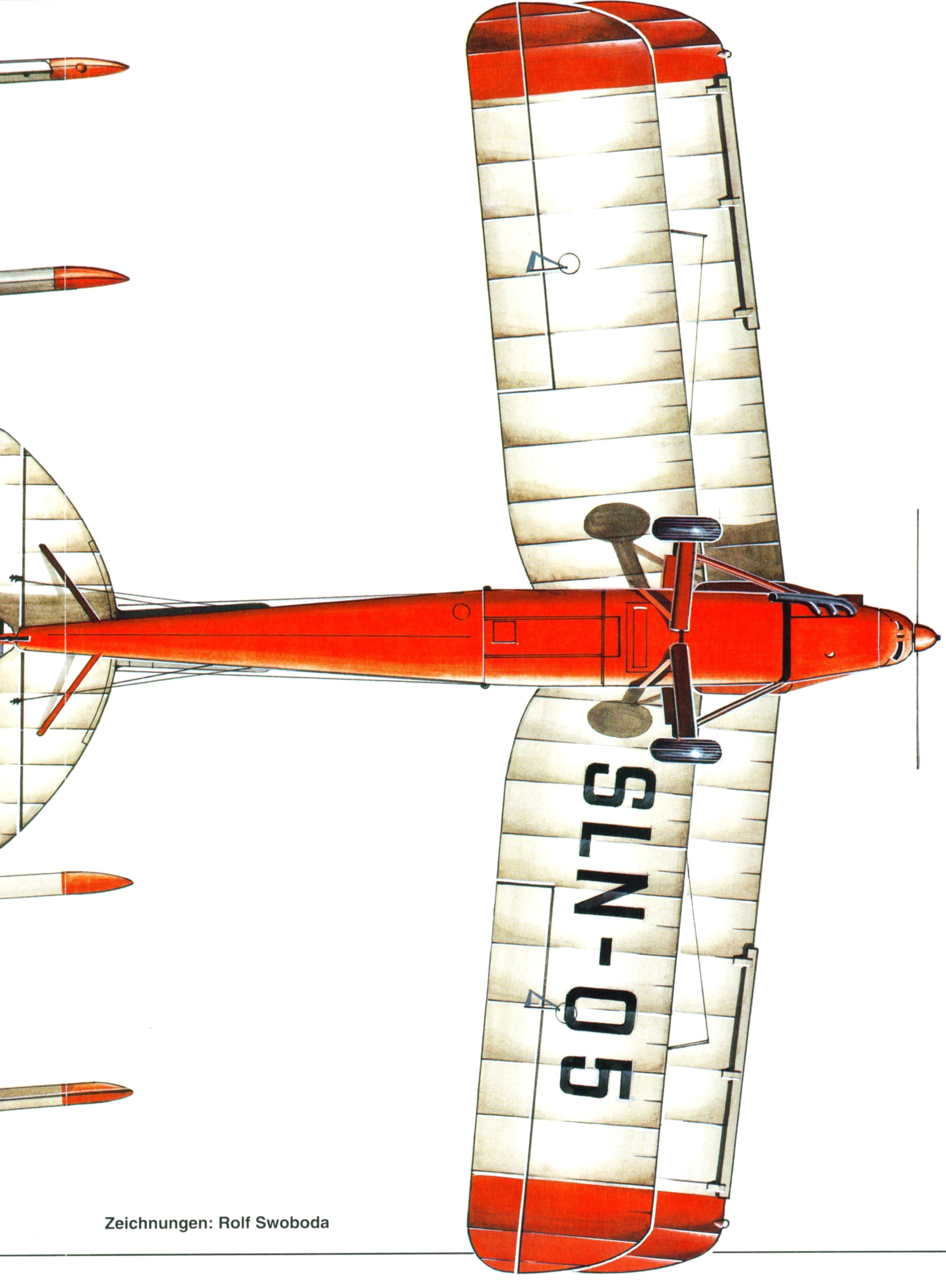




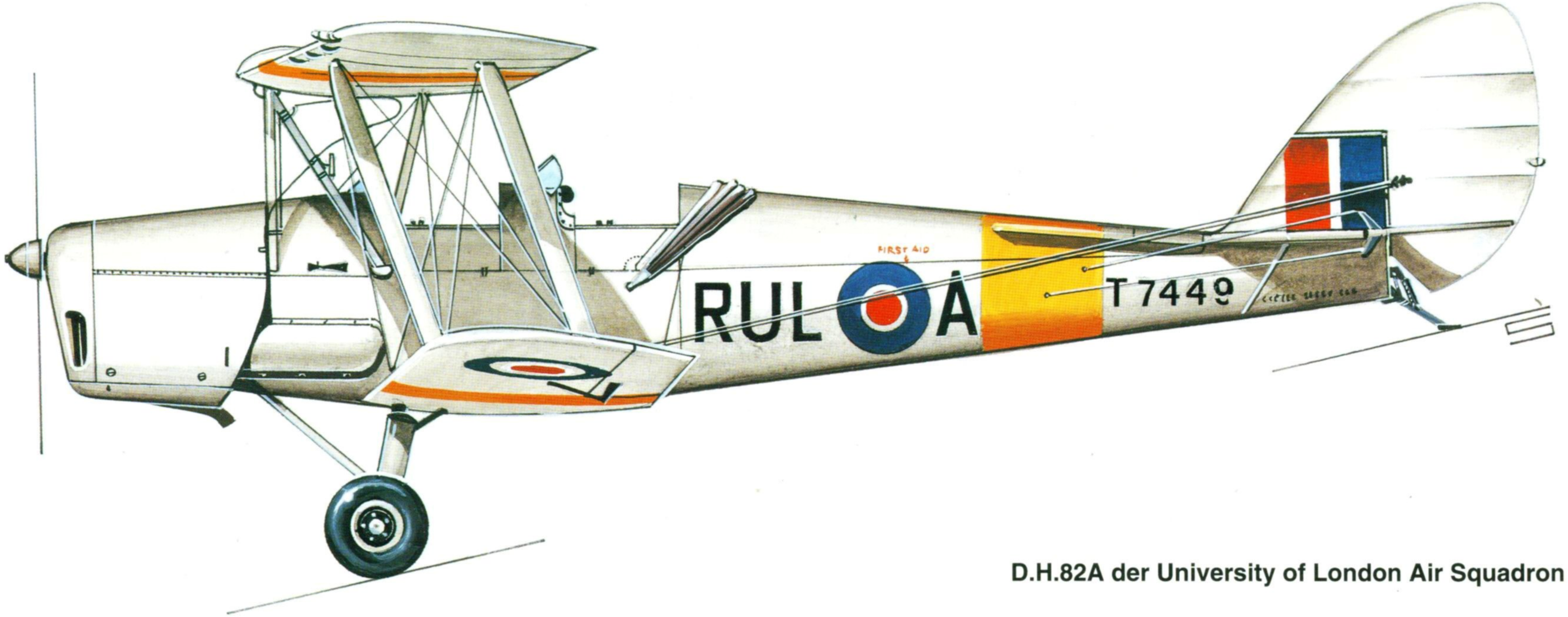

CANADIAN
SPORT PARACHUTING
ASSOC.
11th AFCENT TACTICAL WEAPONS MEET
BADEN-SÖLLINGEN 1974
1 CANADIAN AIR GROUP
BADEN



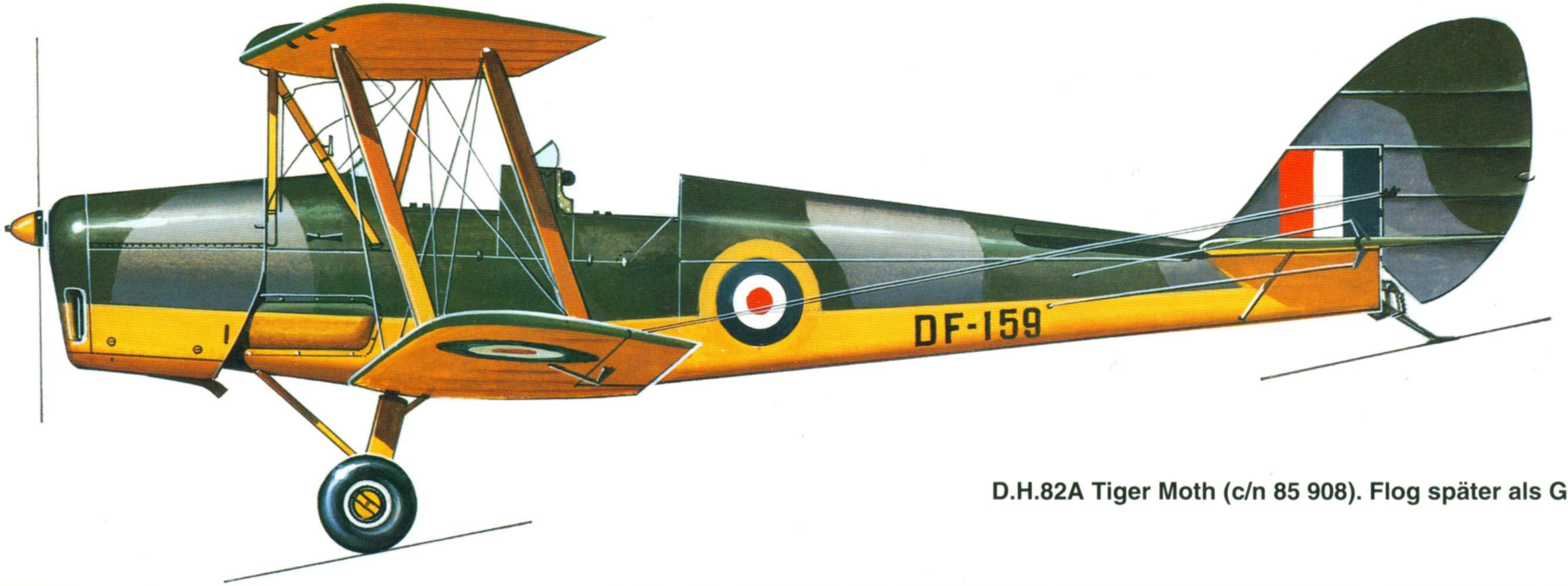




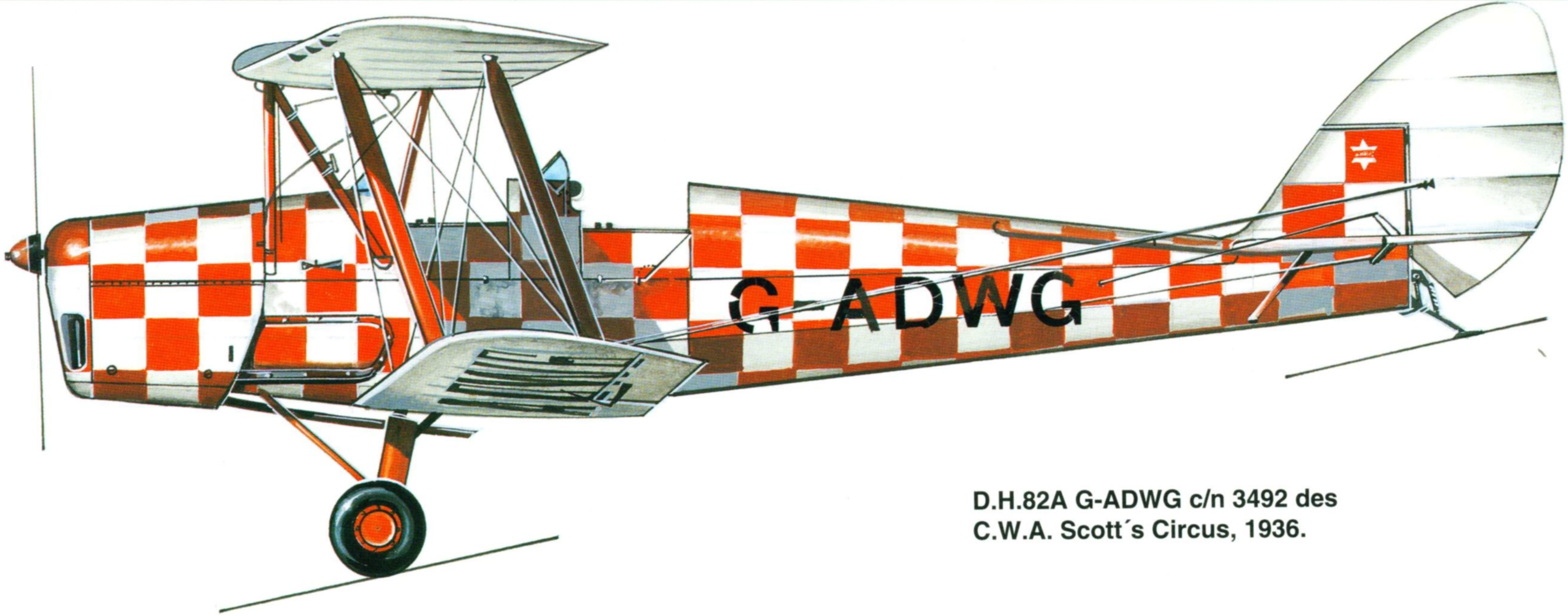
Zeichnungen: Rolf Swoboda


FIRST AID
RUL A
T7449

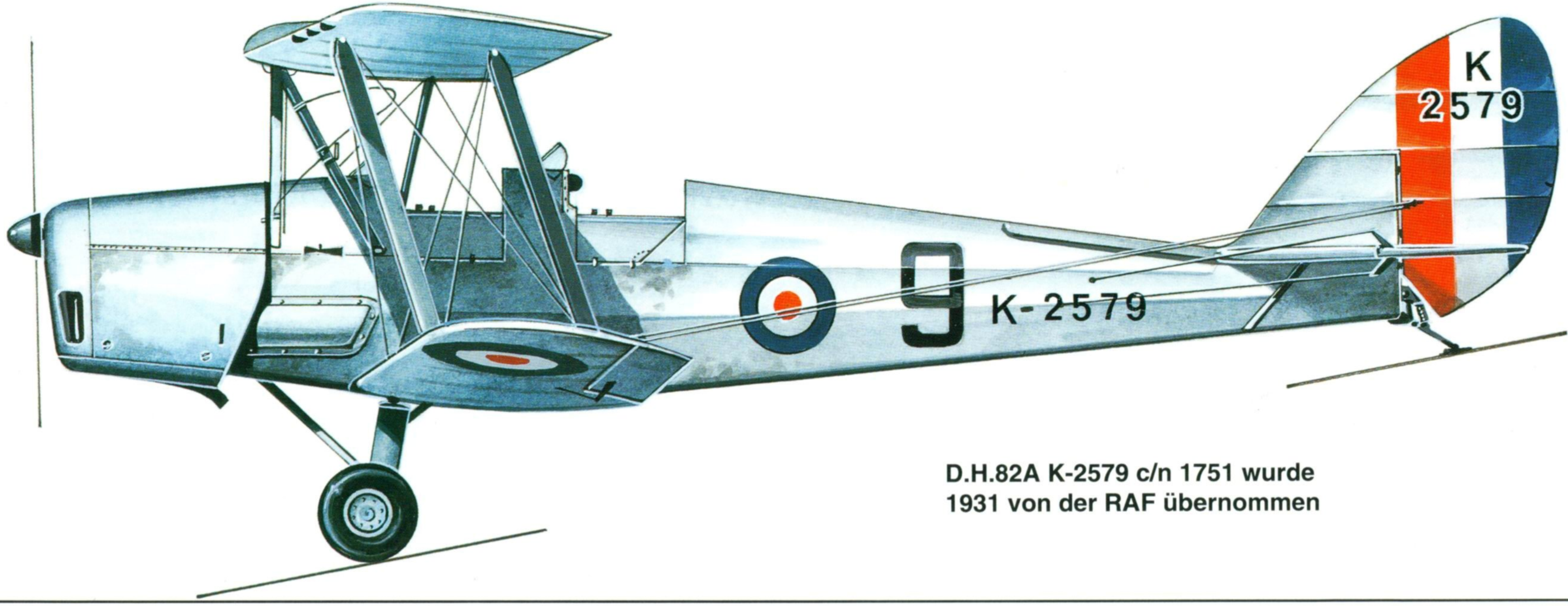
D.H.82A der University of London Air Squadron



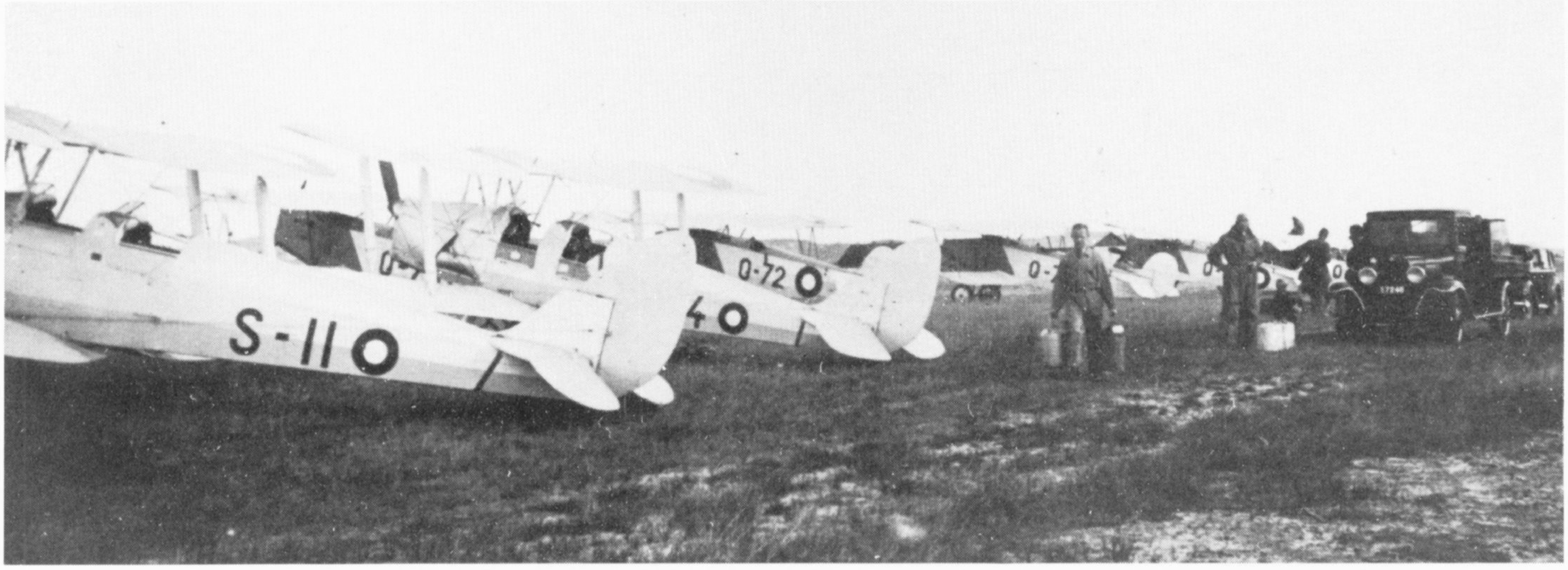
D.H.82A Tiger Moth (c/n 85 908). Flog später als G-AOAA



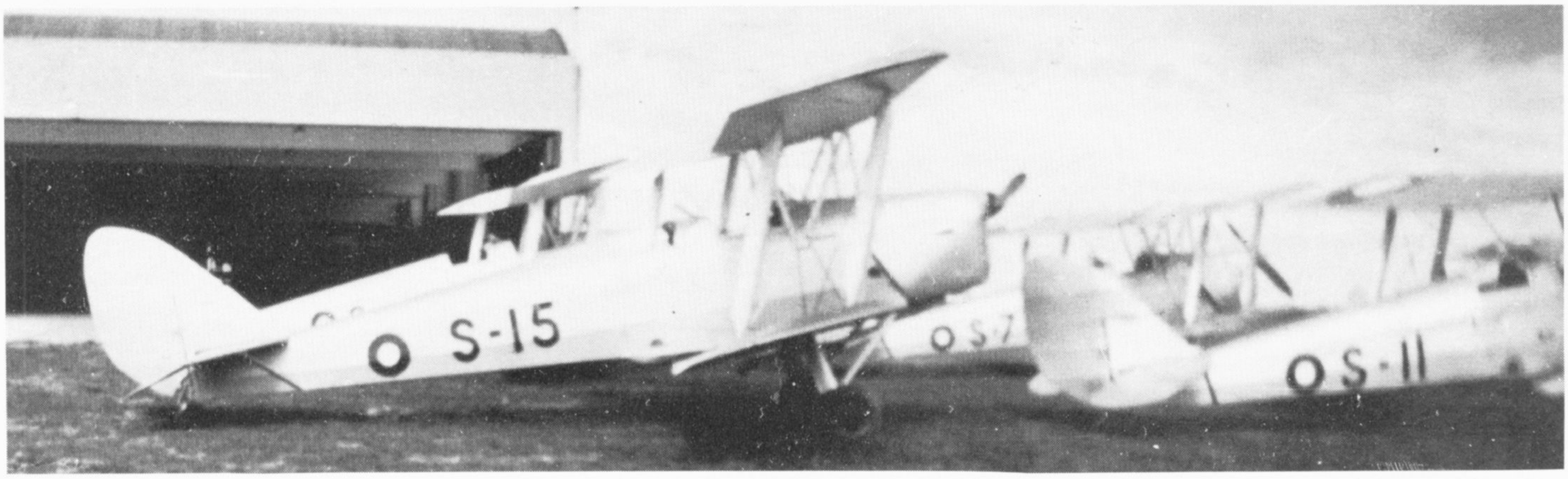
D.H.82A G-ADWG c/n 3492 des
C.W.A. Scott´s Circus, 1936.

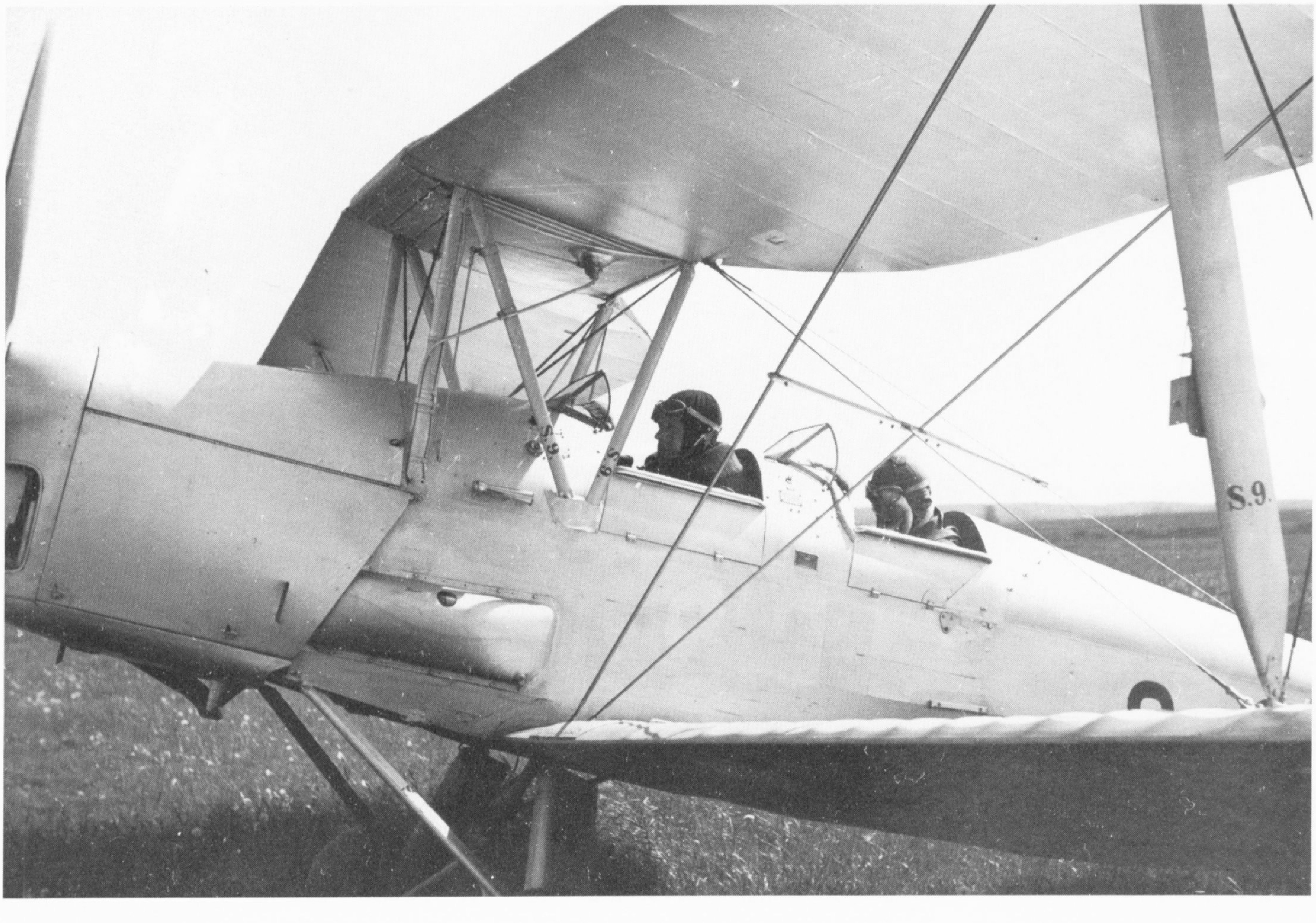

K
2579
9
K-2579

D.H.82A K-2579 c/n 1751 wurde
1931 von der RAF übernommen

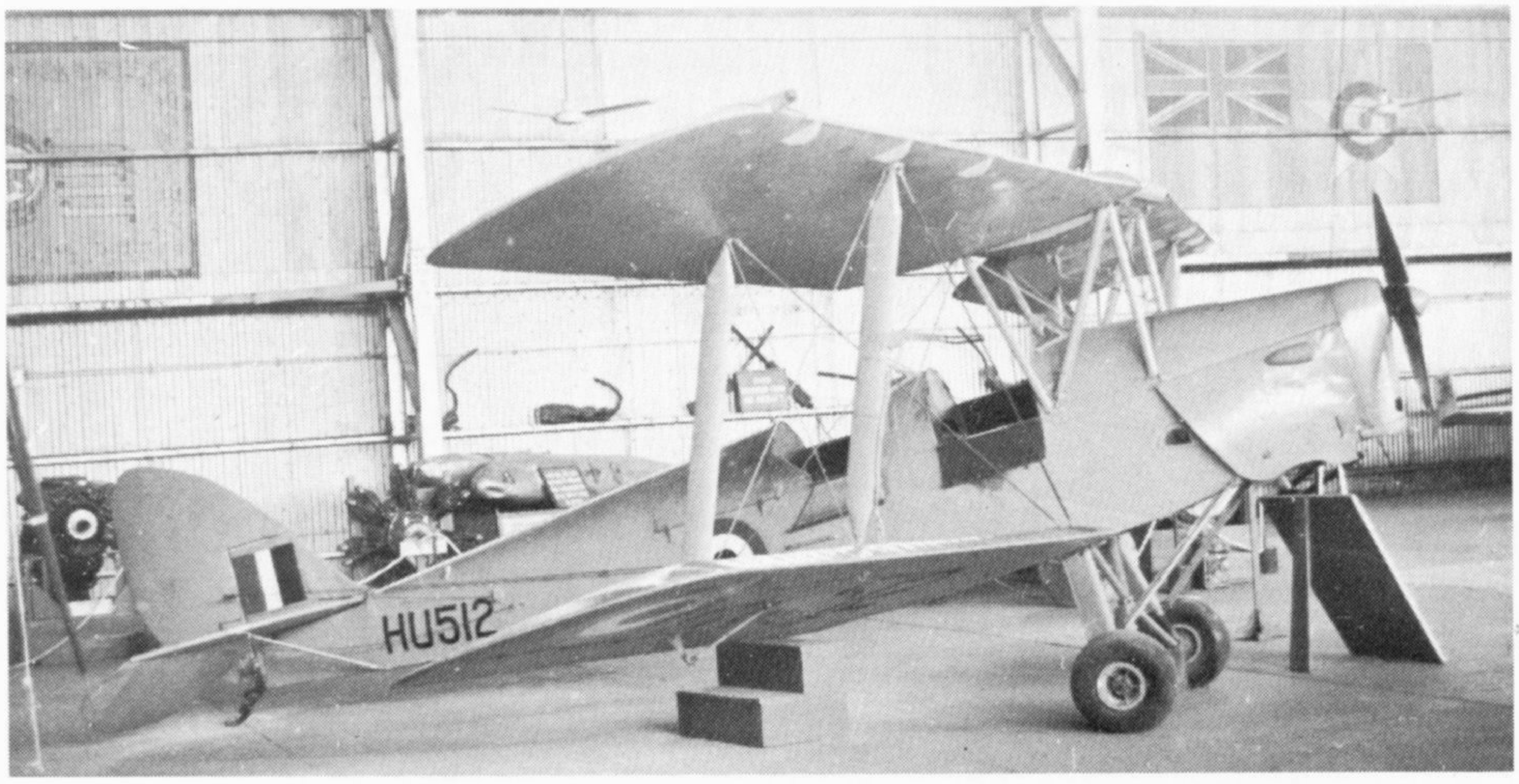


Diese Tiger Moth der dänischen Luftwaffe stehen für weitere Schulungsflüge bereit.

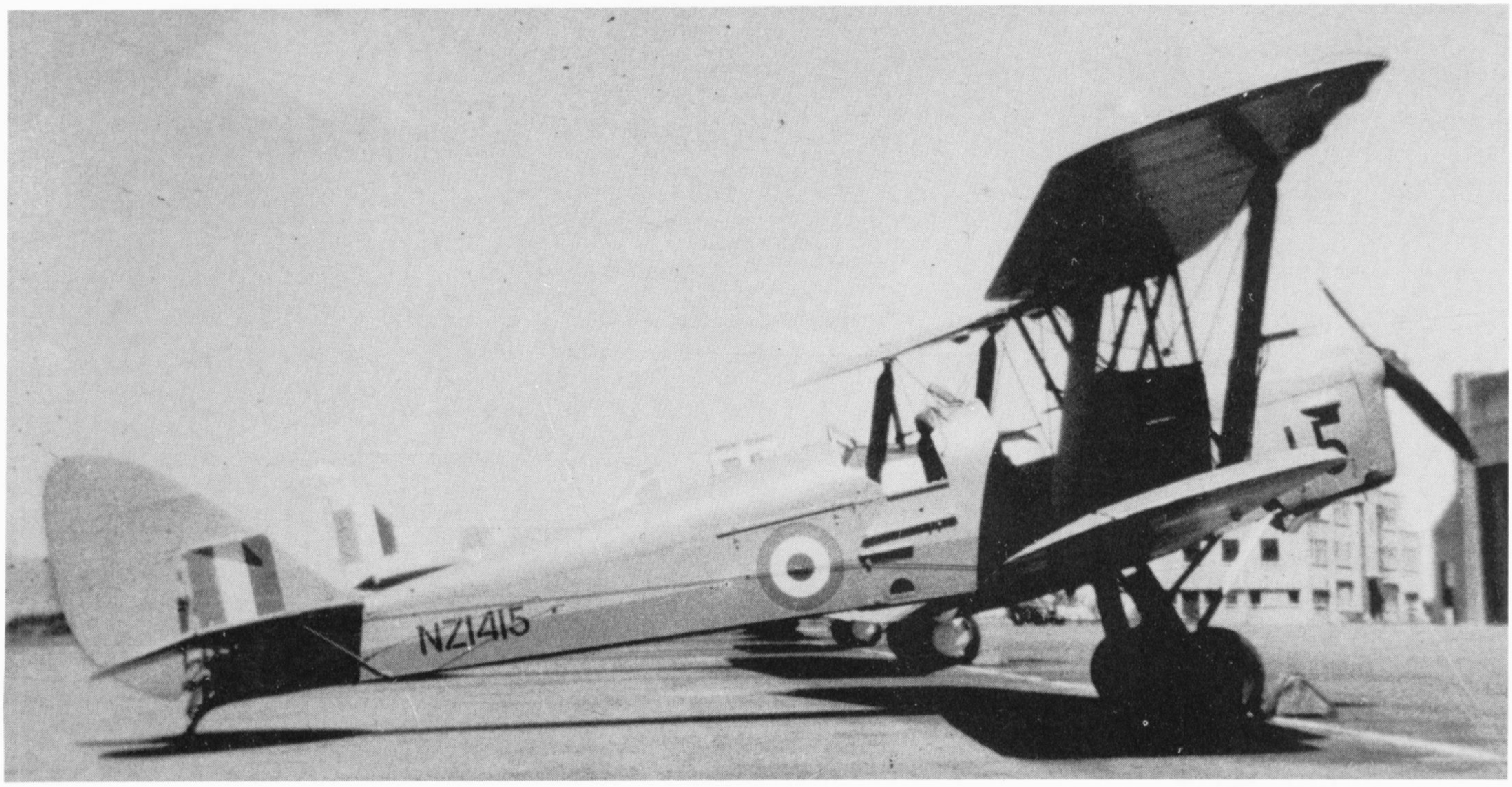


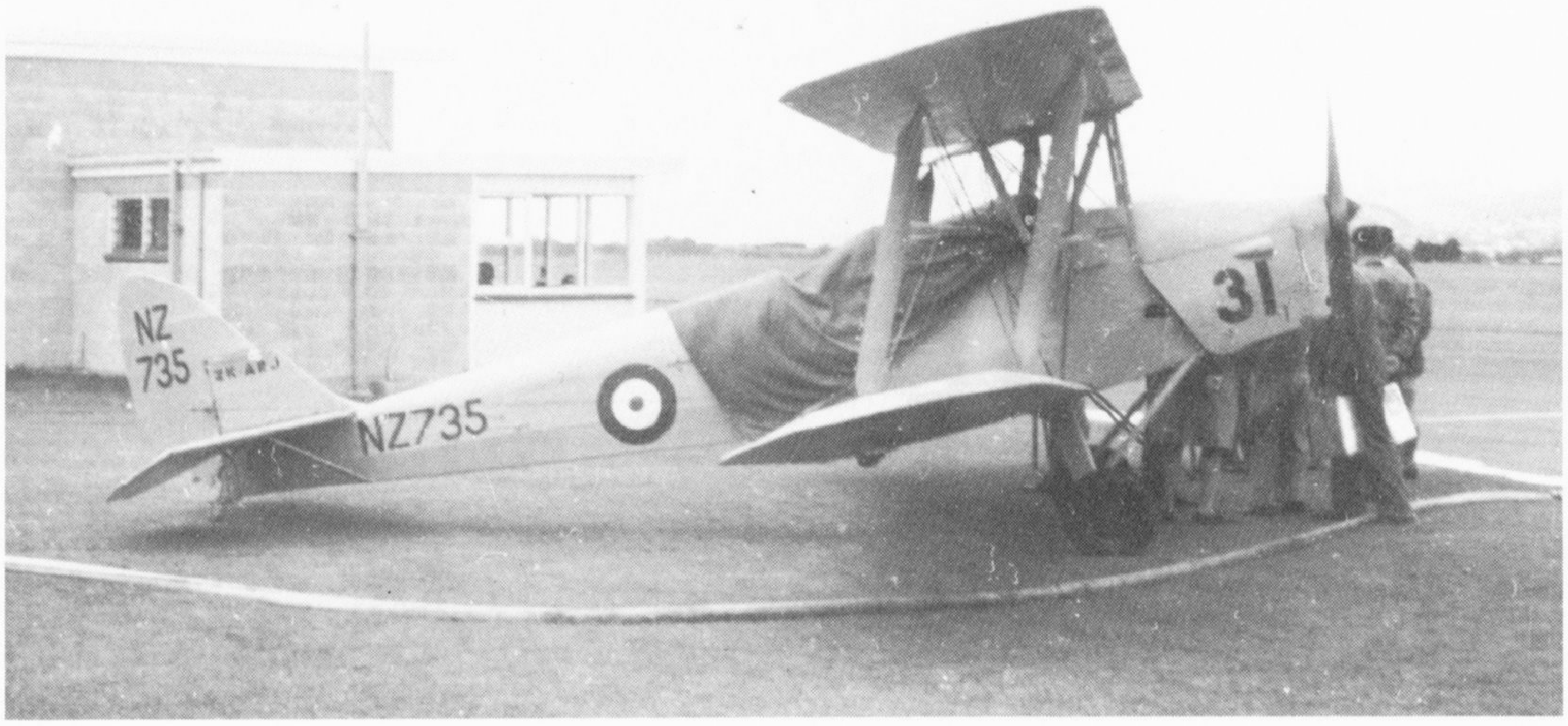


Die drei oberen Fotos auf dieser Seite zeigen nochmals die Tiger Moth im Einsatz bei der dänischen Luftwaffe sowie im Detail.



de Havilland D.H. 82A Tiger Moth (HU512) der indischen Luftstreitkräfte. Das Flugzeug steht heute im Indian Air Force Museum.

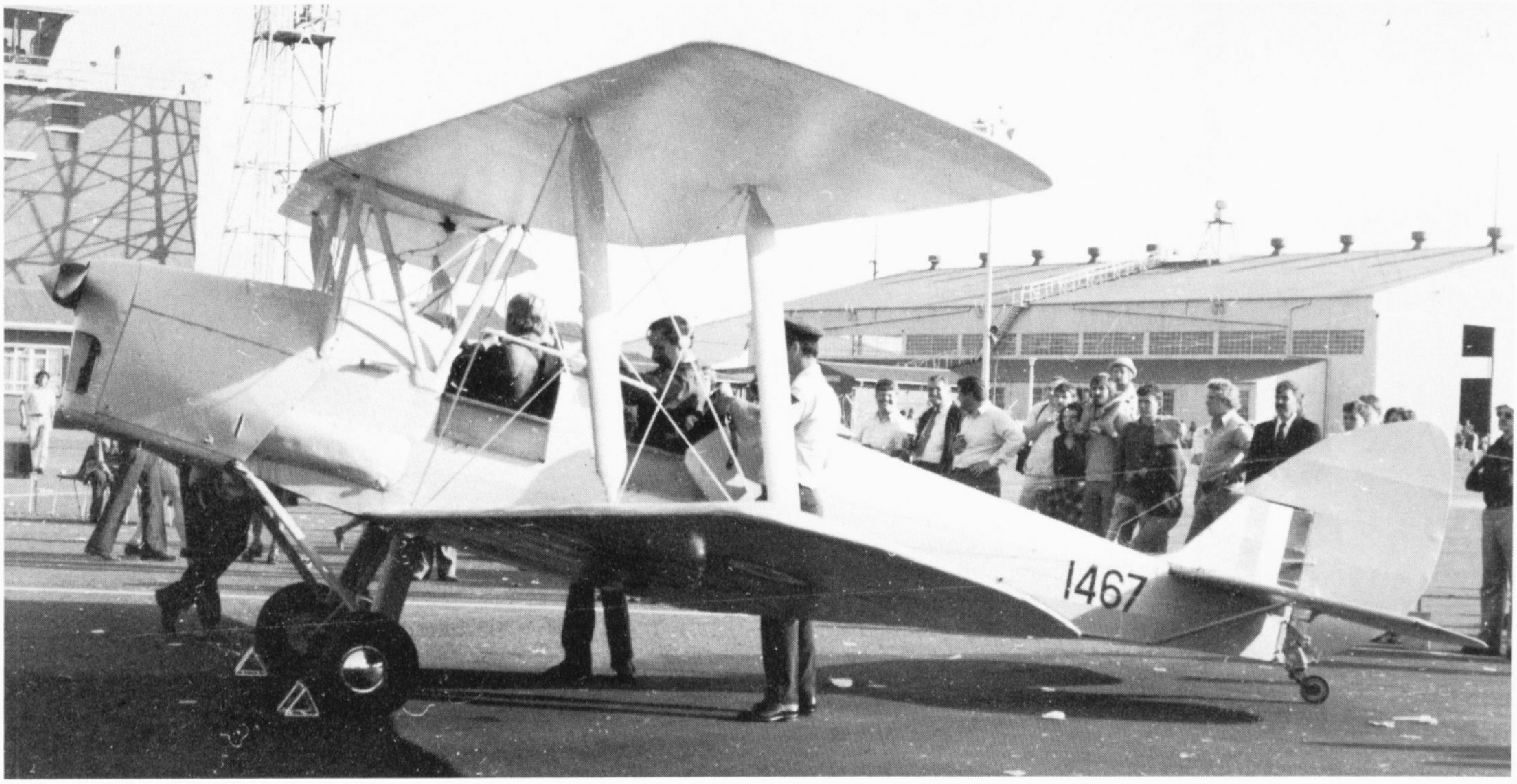


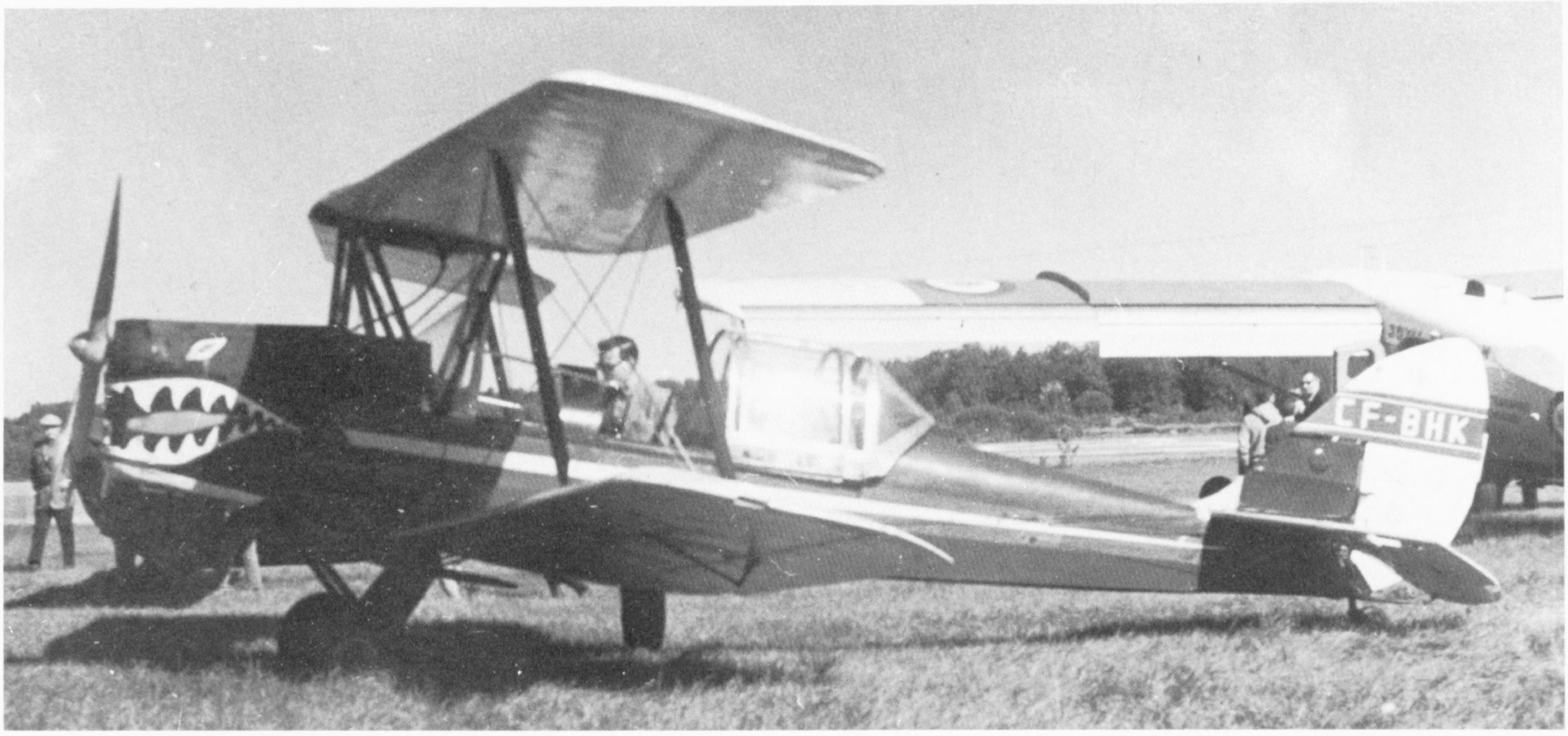


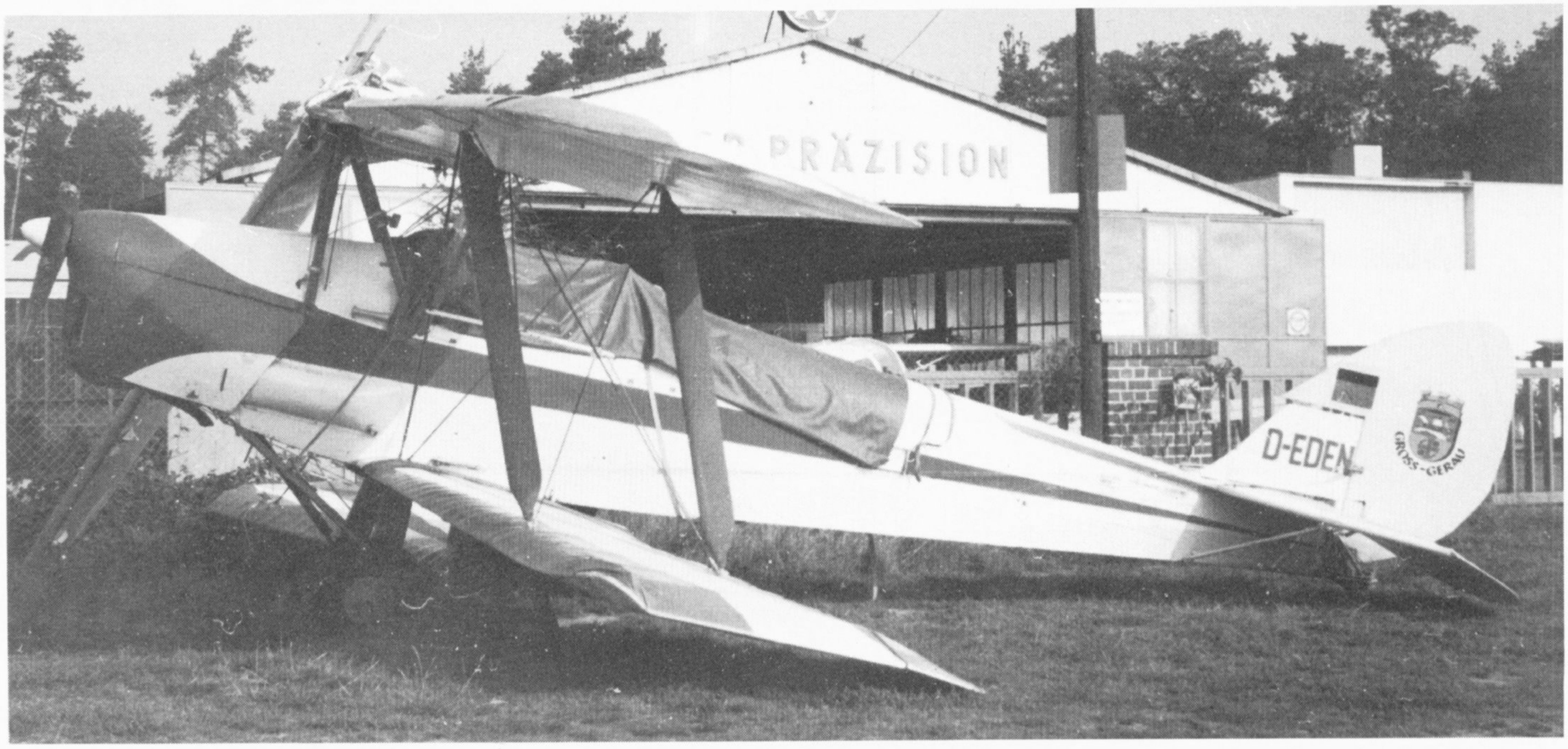
oben: DH.82A Tiger Moth (NZ 1415). Die Maschine wurde bei der de Havilland Aircraft Ltd. in Australien gebaut und im August 1941 von der Royal New Zealand Air Force übernommen.

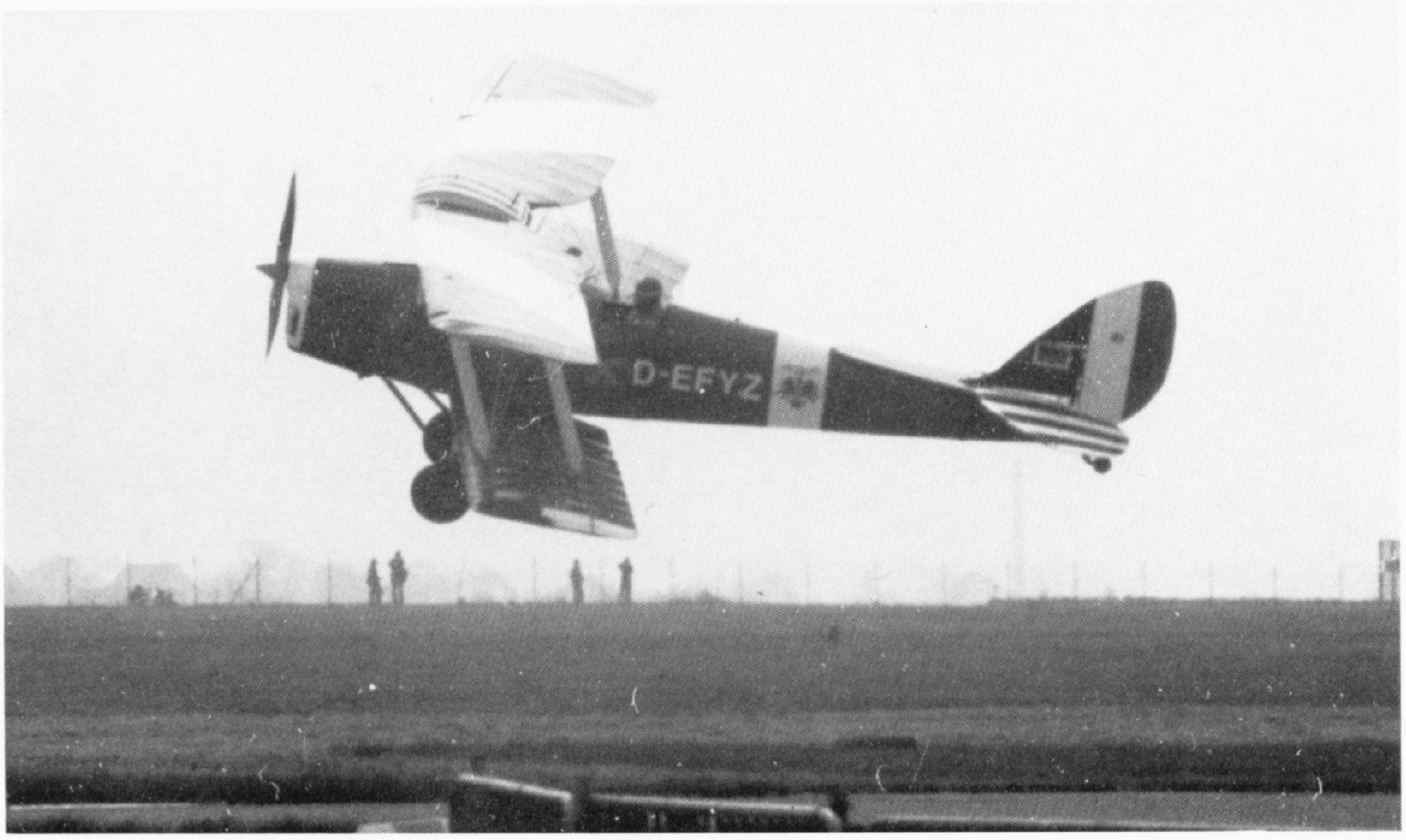
links: Die NZ735 flog zuerst als G-ADLU (c/n 3357) in England. 1939 kam sie nach Neuseeland und erhielt dort nach ihrer militärischen Dienstzeit die zivile Zulassung ZK-ARJ.

unten: Diese D.H.82A mit der Seriennummer "1467" stand bei der South African Air Force im Einsatz.





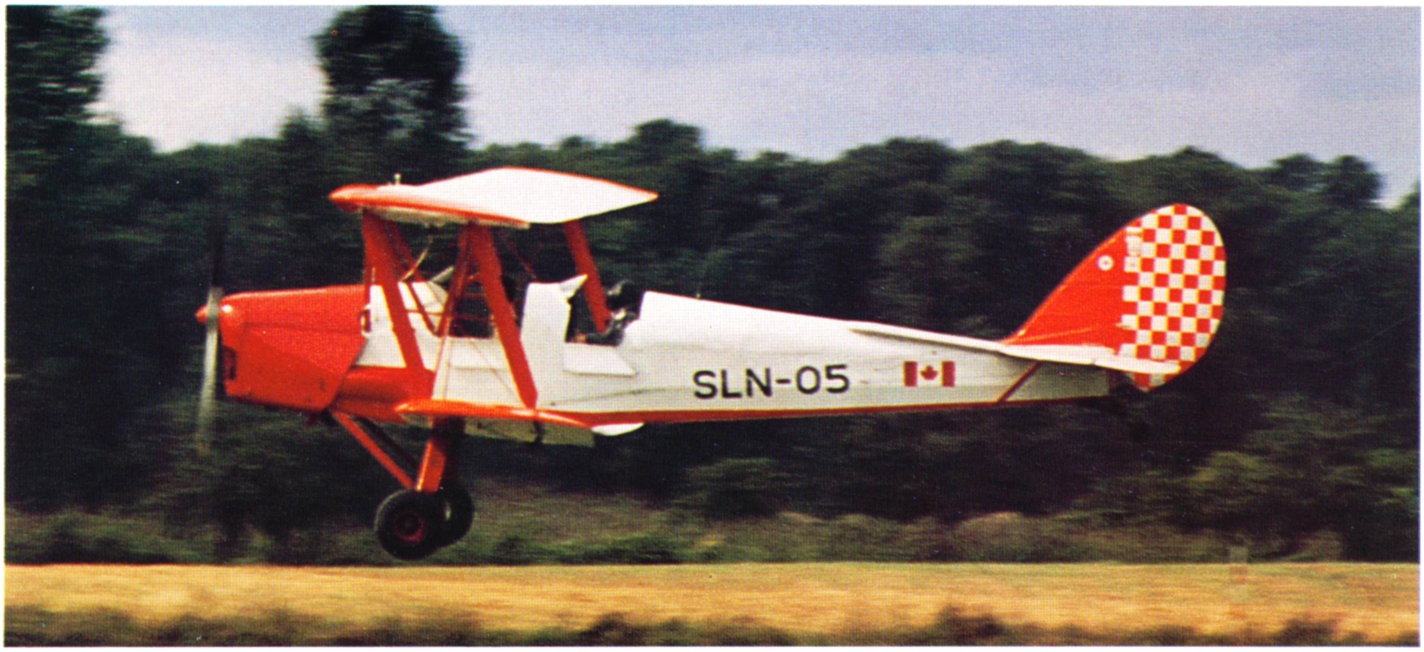

PRÄZISION
D-EDEN
GROSS-GERAU

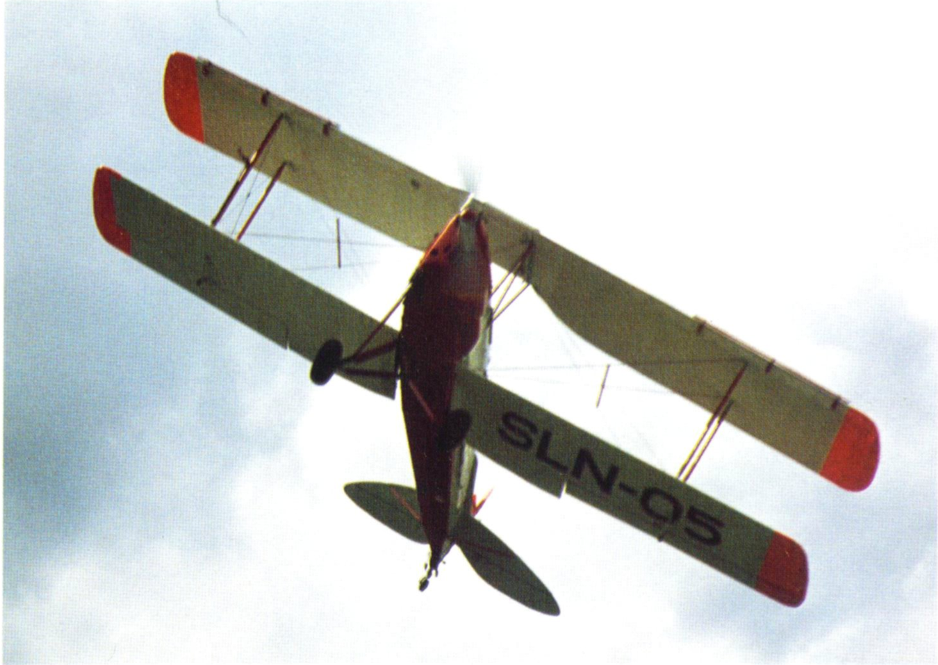


Oben: Eine modifizierte kanadische Tiger Moth (CF-BHK) mit geschlossener Kabine.

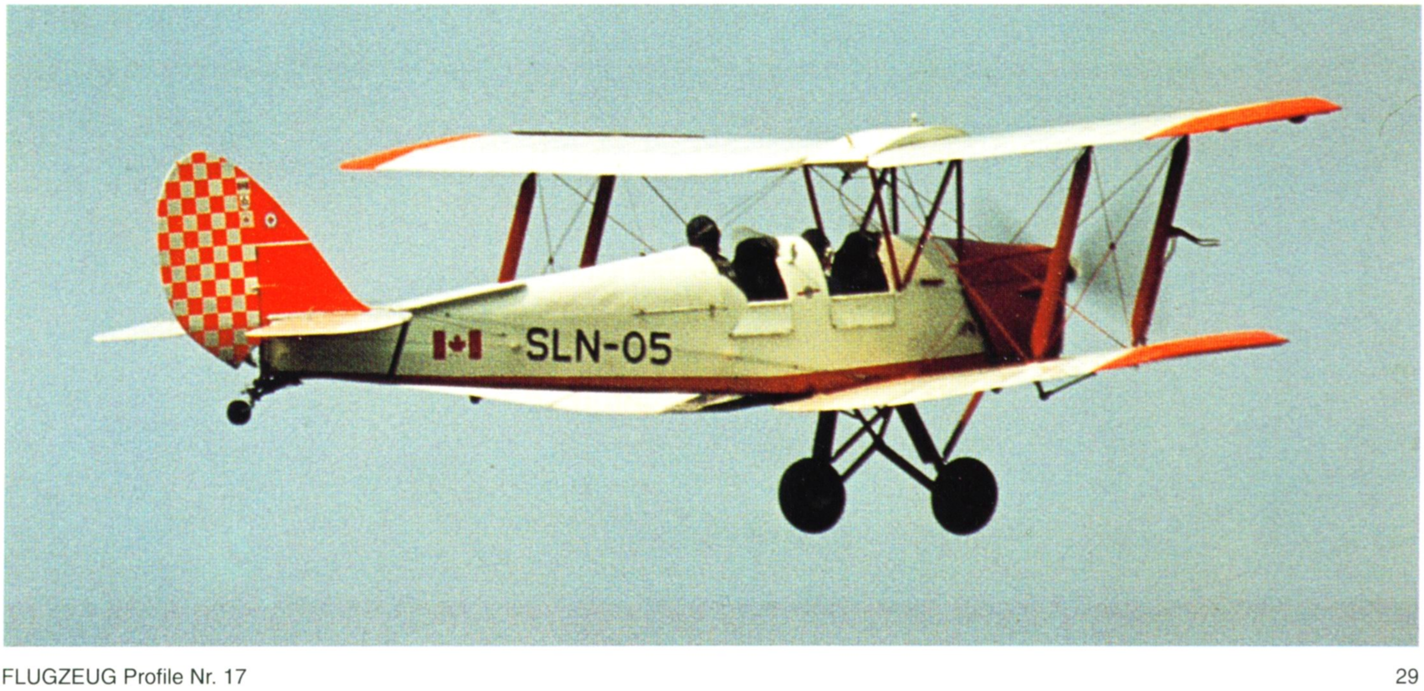
Mitte: Die D-EDEN in einem wohl nicht so leicht zu reparierendem Zustand.

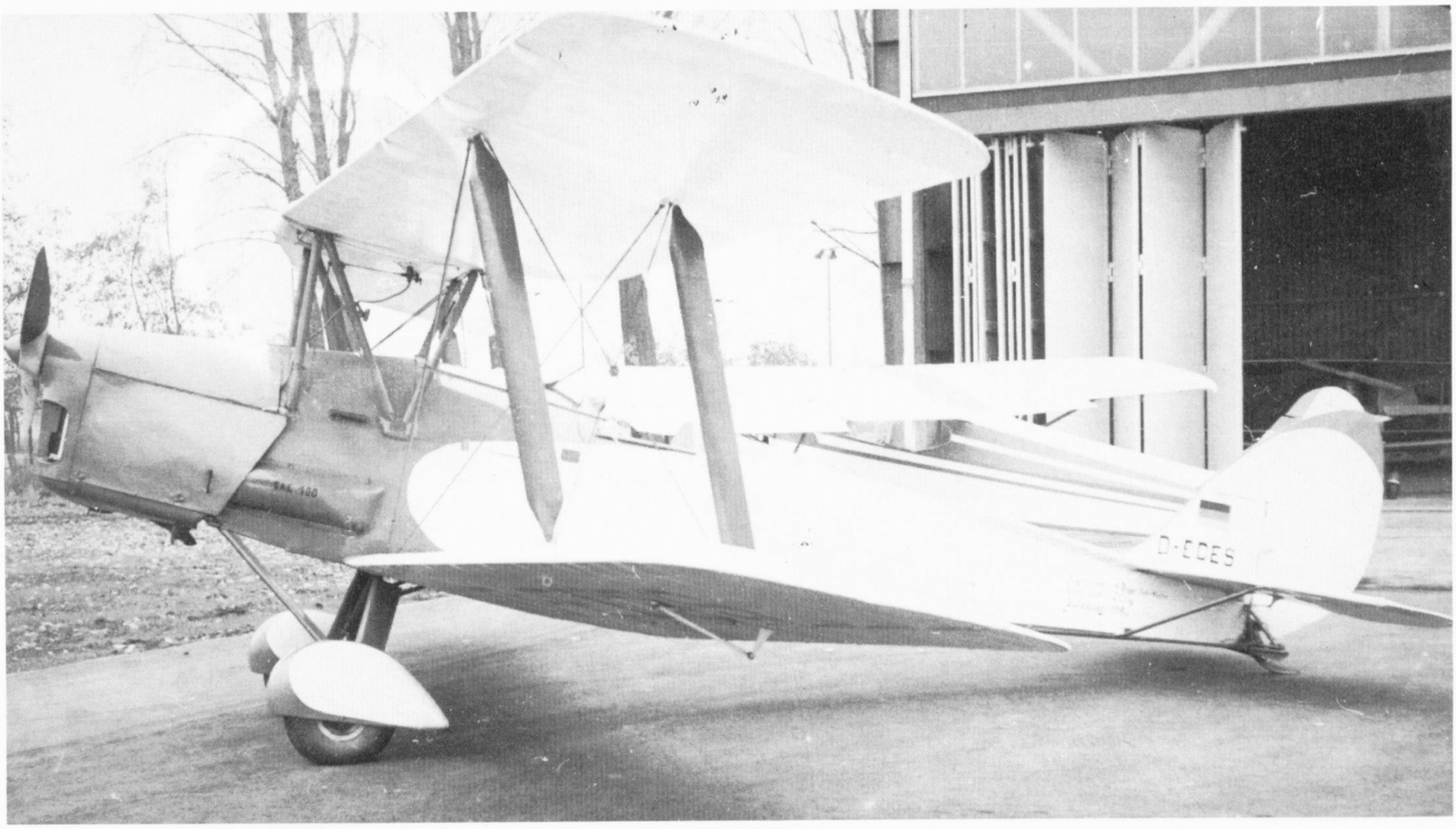
Links: Die D-EFYZ des "Red Baron Flying Club" während einer Flugvorführung auf der ILA 1980 in Hannover.



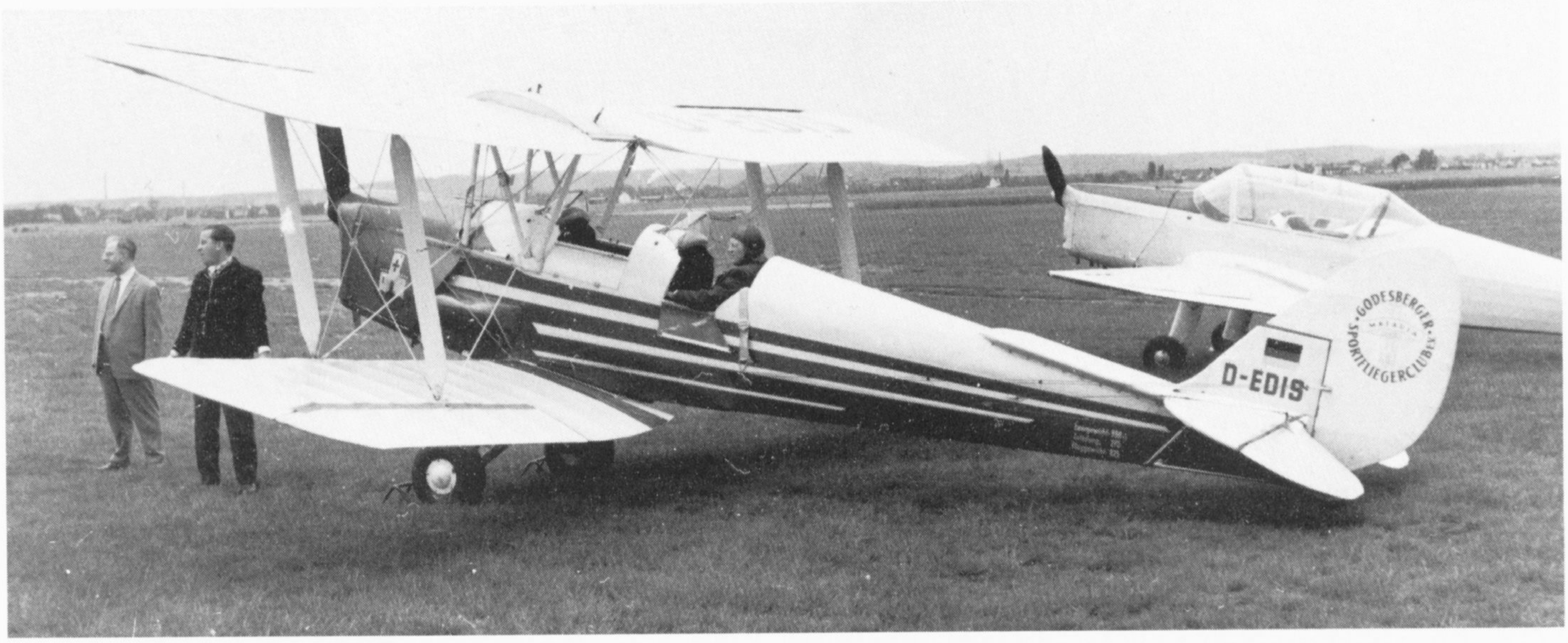


De Havilland D.H.82A Tiger Moth (SLN-05) des Canadian Flying Club aus Söllingen. Aufgenomen wurde die Fotos 1974 bei einem Flugtag in Linkenheim.

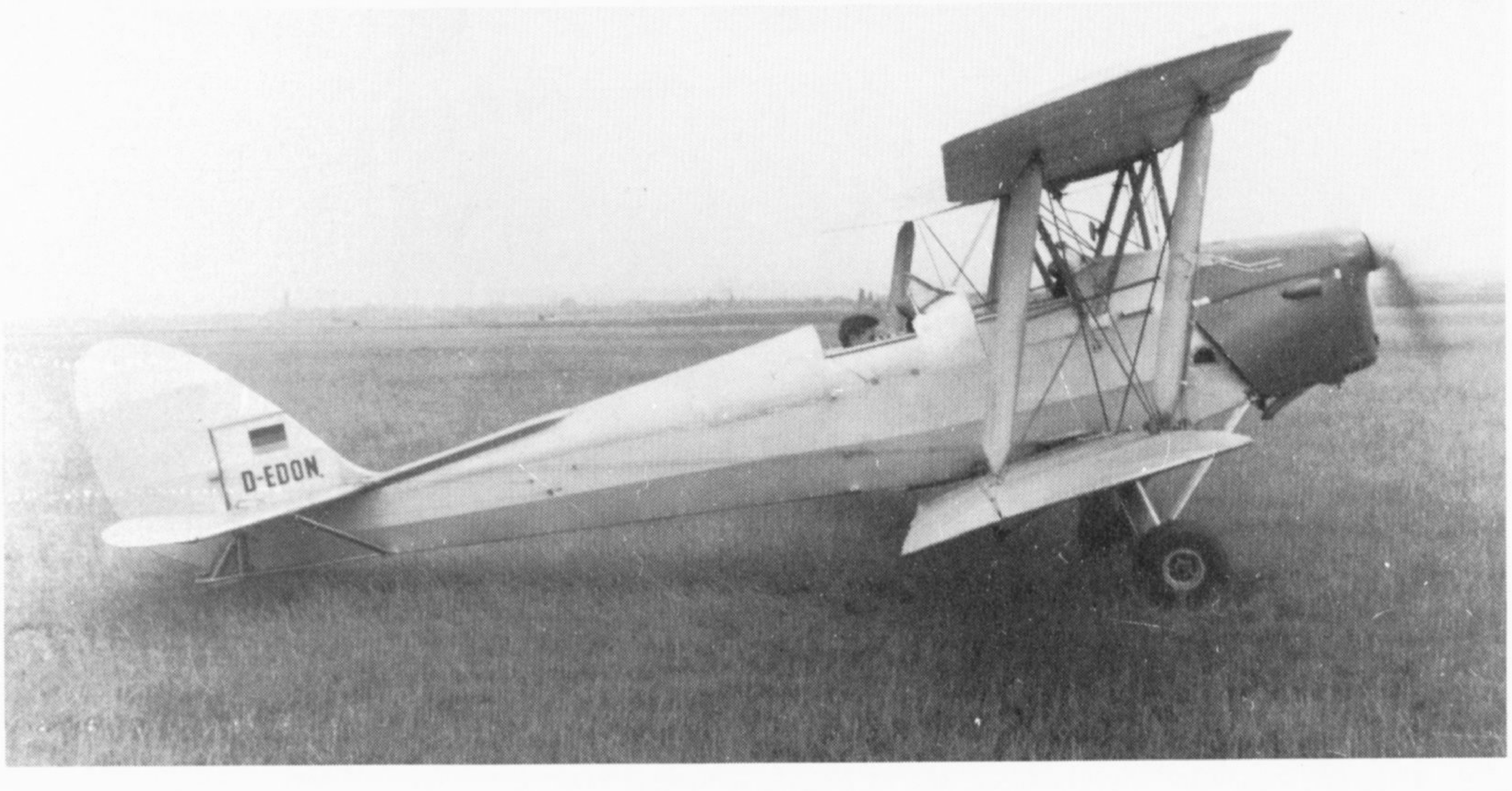




Eine seltene Ausführung der Tiger Moth mit verkleidetem Fahrwerk (D-EDES).



Oben: Tiger Moth D-EDIS des Godesberger Sportfliegerclub.

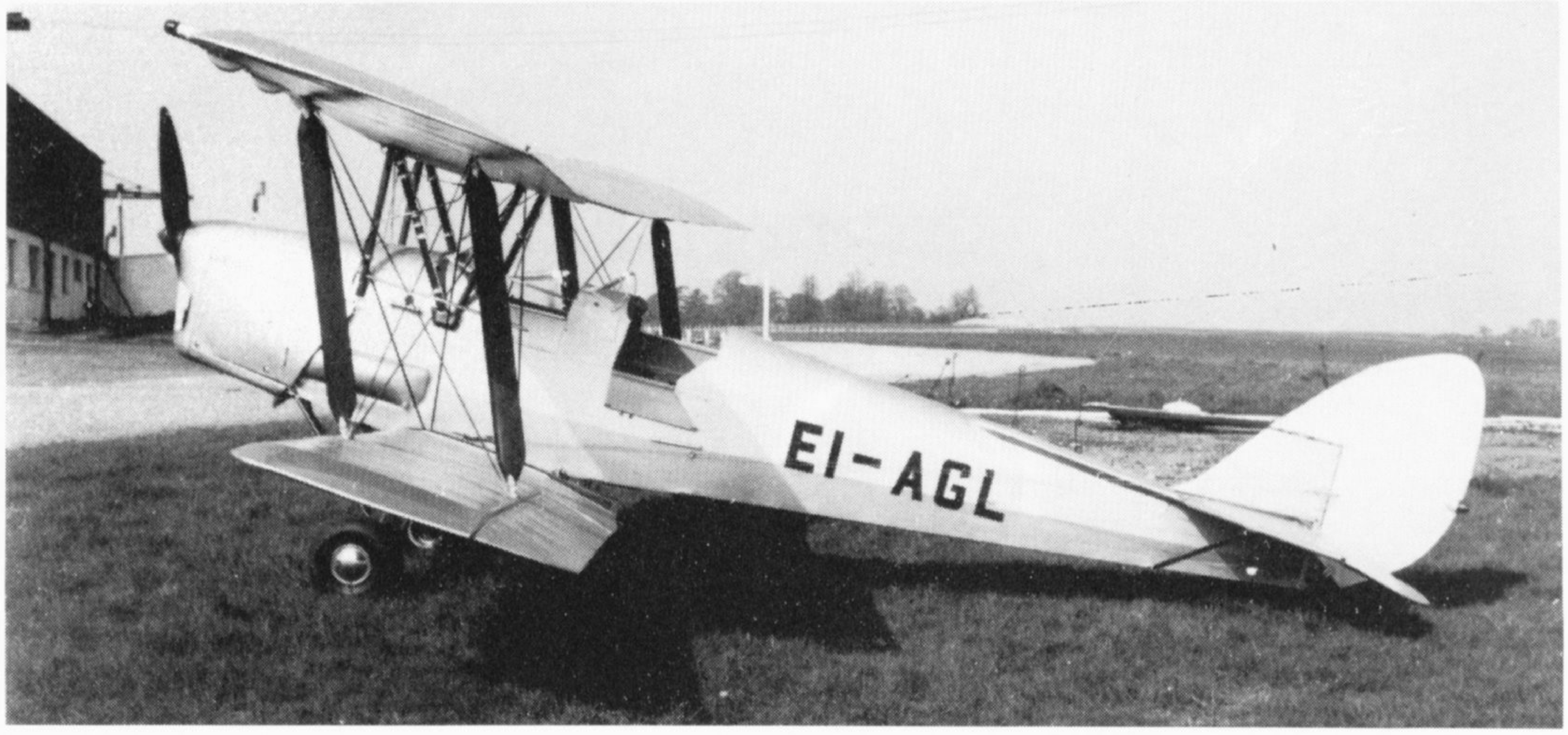


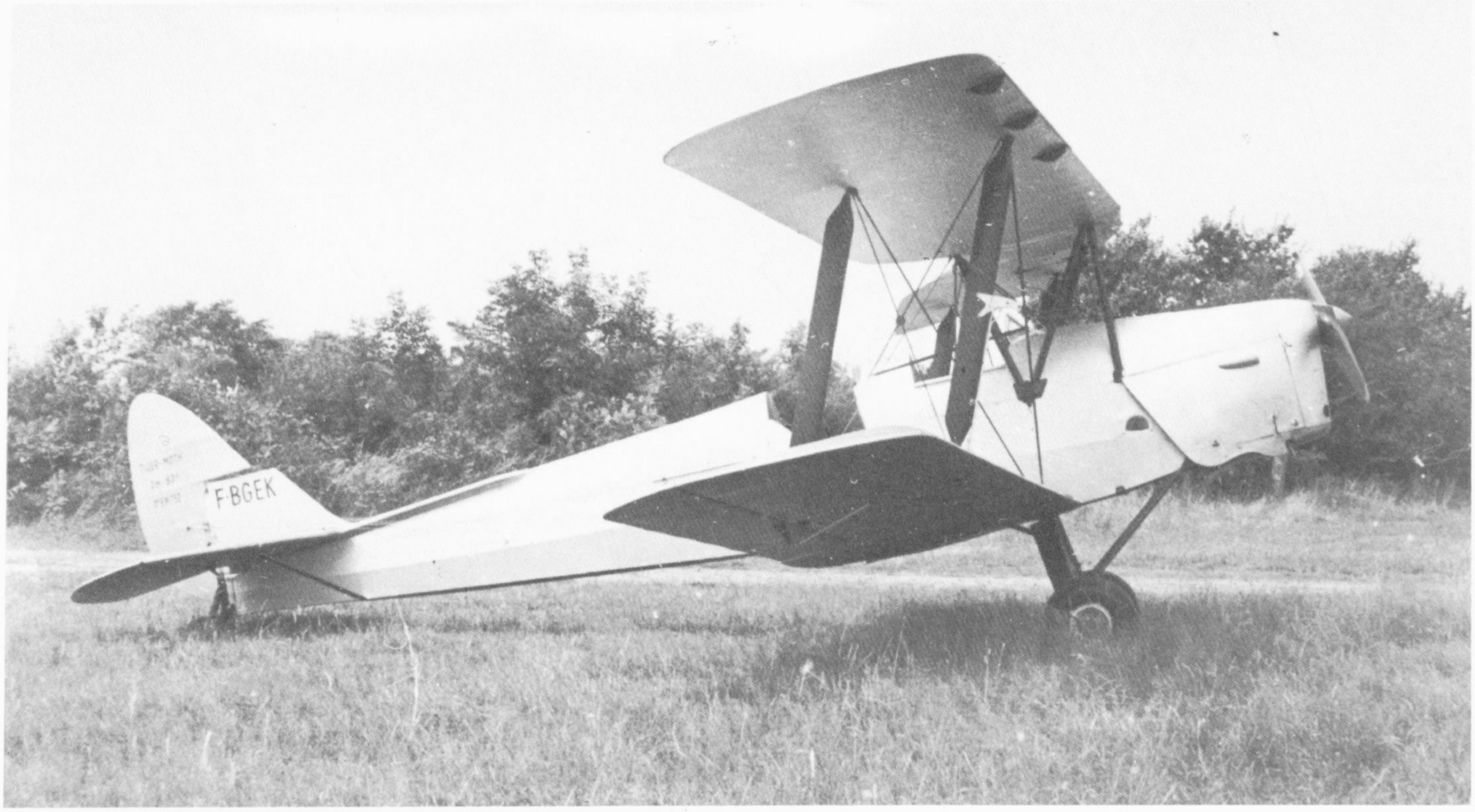
Links: Der Pilot der D-EDON wartet auf die Startfreigabe.

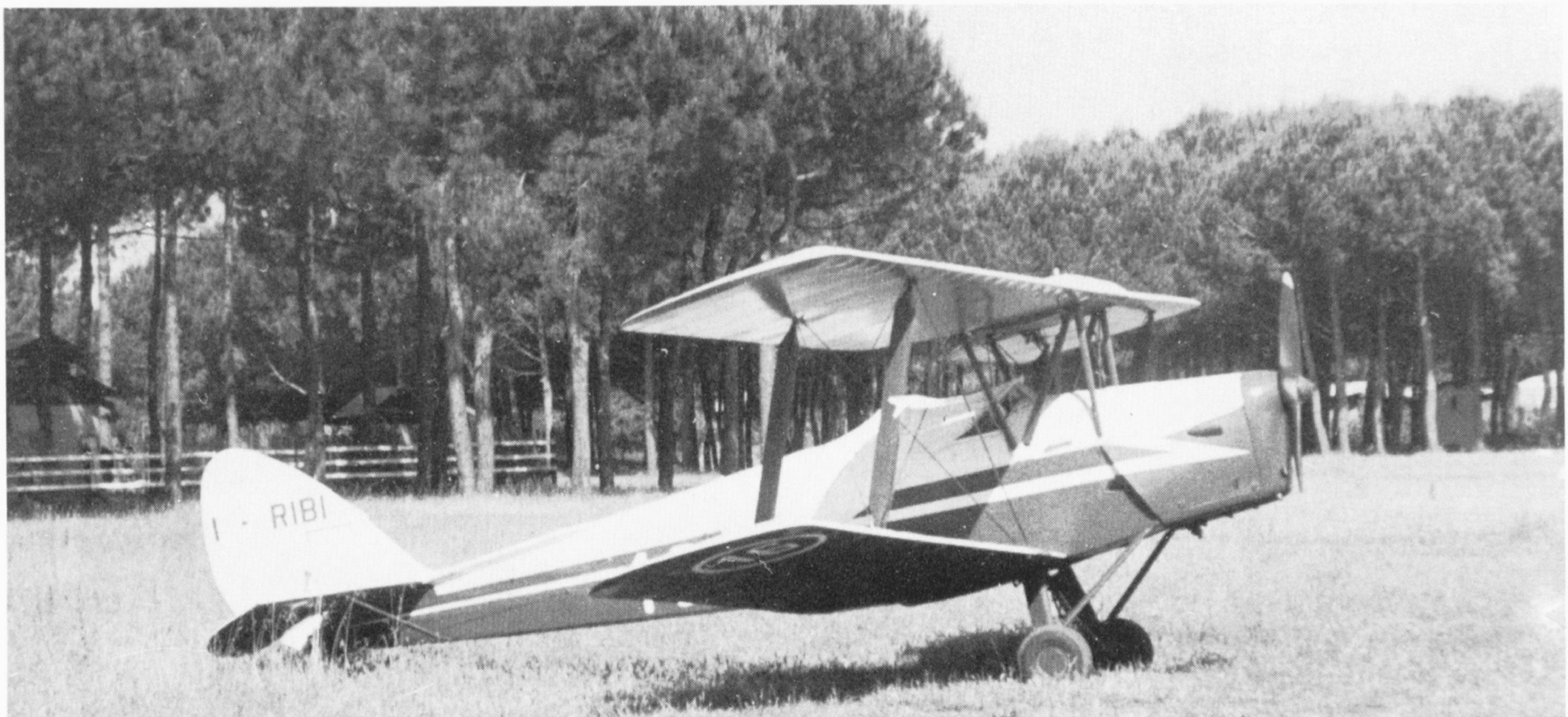
Rechts: Die Tiger Moth konnte man auf den ganzen Welt antreffen. Hier eine Maschine, die in Irland zugelassen war, die EI-AGL (c/n 85549; ex G-ANEO; ex DE582). Diese Tiger Moth ging im Juni 1958 bei Keston in der Grafschaft Kent bei einem Absturz verloren.

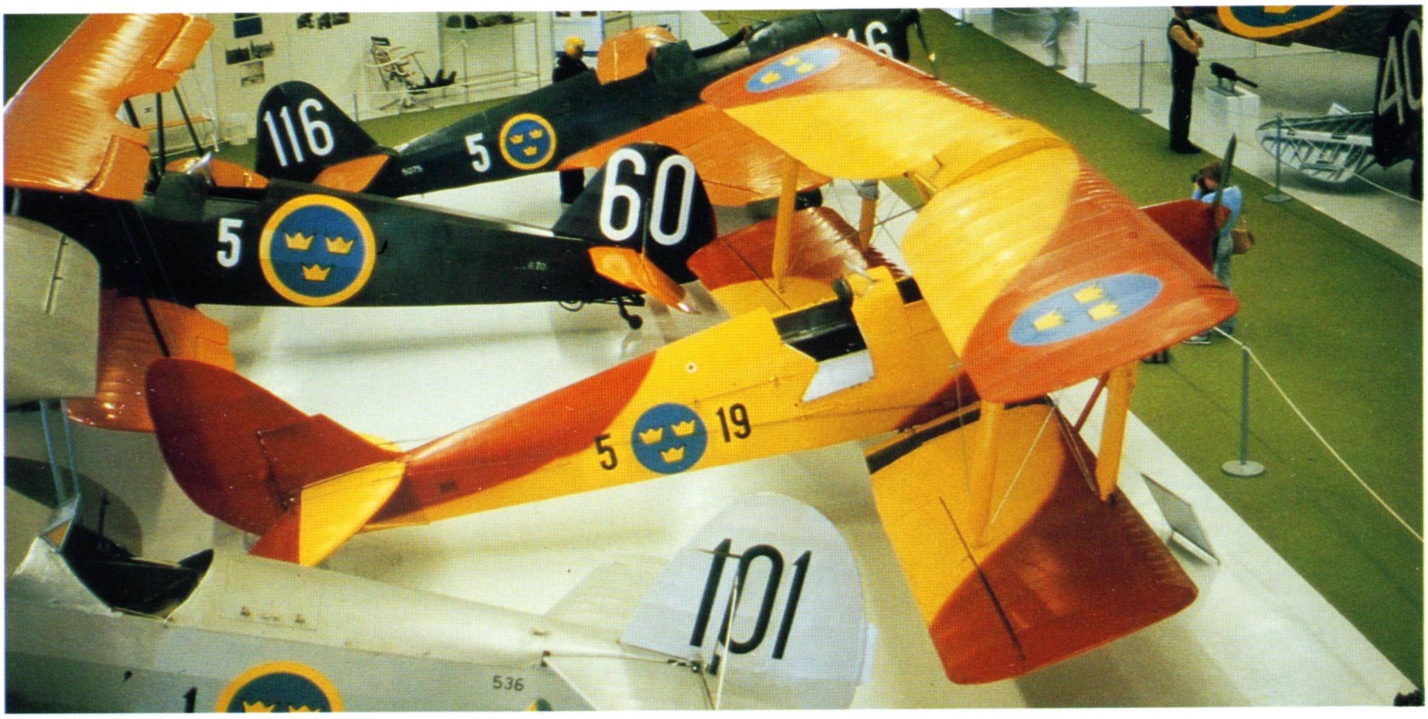
Unten: Bei dieser in Frankreich registrierten D.H. 82A (F-BGEK) handelt es sich um die frühere EM752 der RAF.

Ganz unten: Die I-RIBI aus Italien führt unter der Tragfläche die Wettbewerbsstartnummer "16". Sie wurde im März 1959 in Italien zugelassen und führte früher die Kennung G-APJK, bzw. das RAF-Serial NL760.

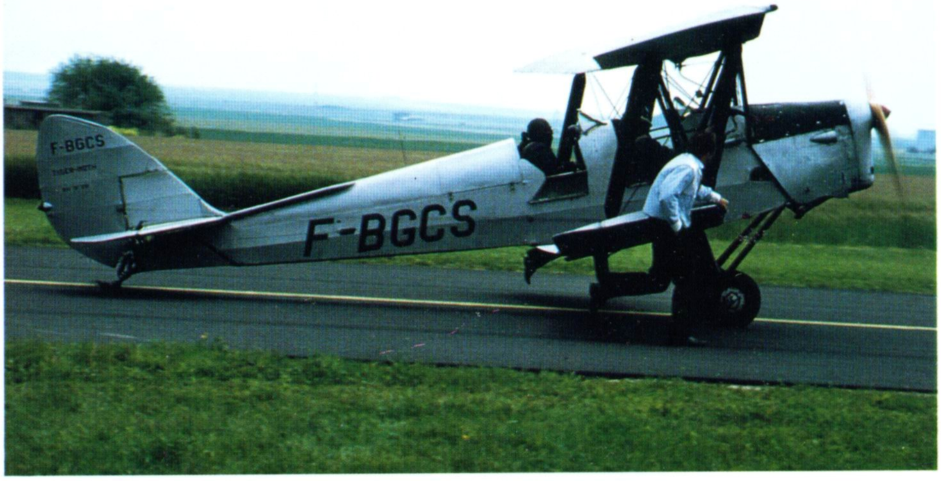






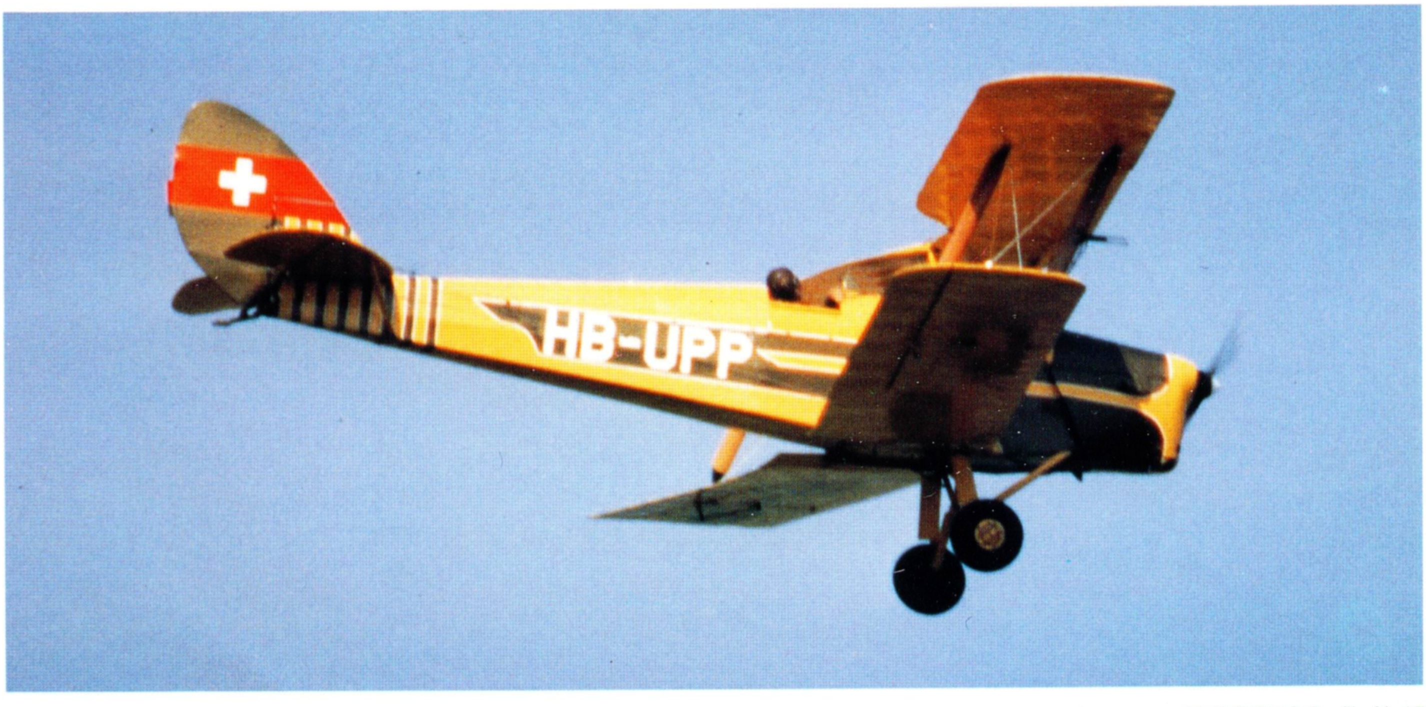


Oben: Eine der an Schweden gelieferten Tiger Moth (5-19), Baujahr 1935 ist im Flygvapenmuseum in Linköping-Malmen in Schweden erhalten geblieben.

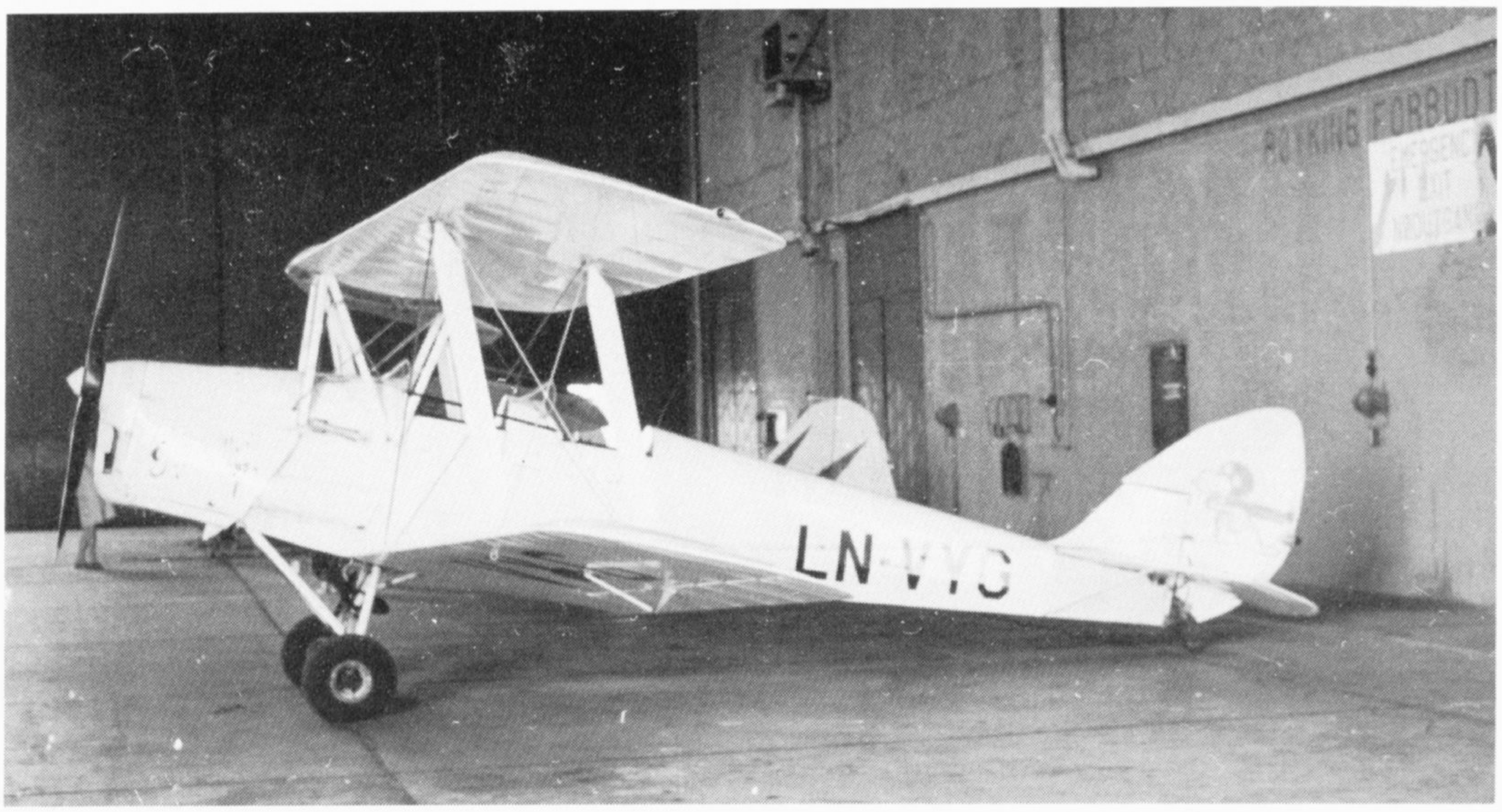


Links: In Reims flog 1986 die F-BGCS. Bei der Royal Air Force führte sie die Seriennummer DF210.

Unten: Die Tiger Moth HB-UPP bei einer Flugvorführung in Dübendorf 1985.

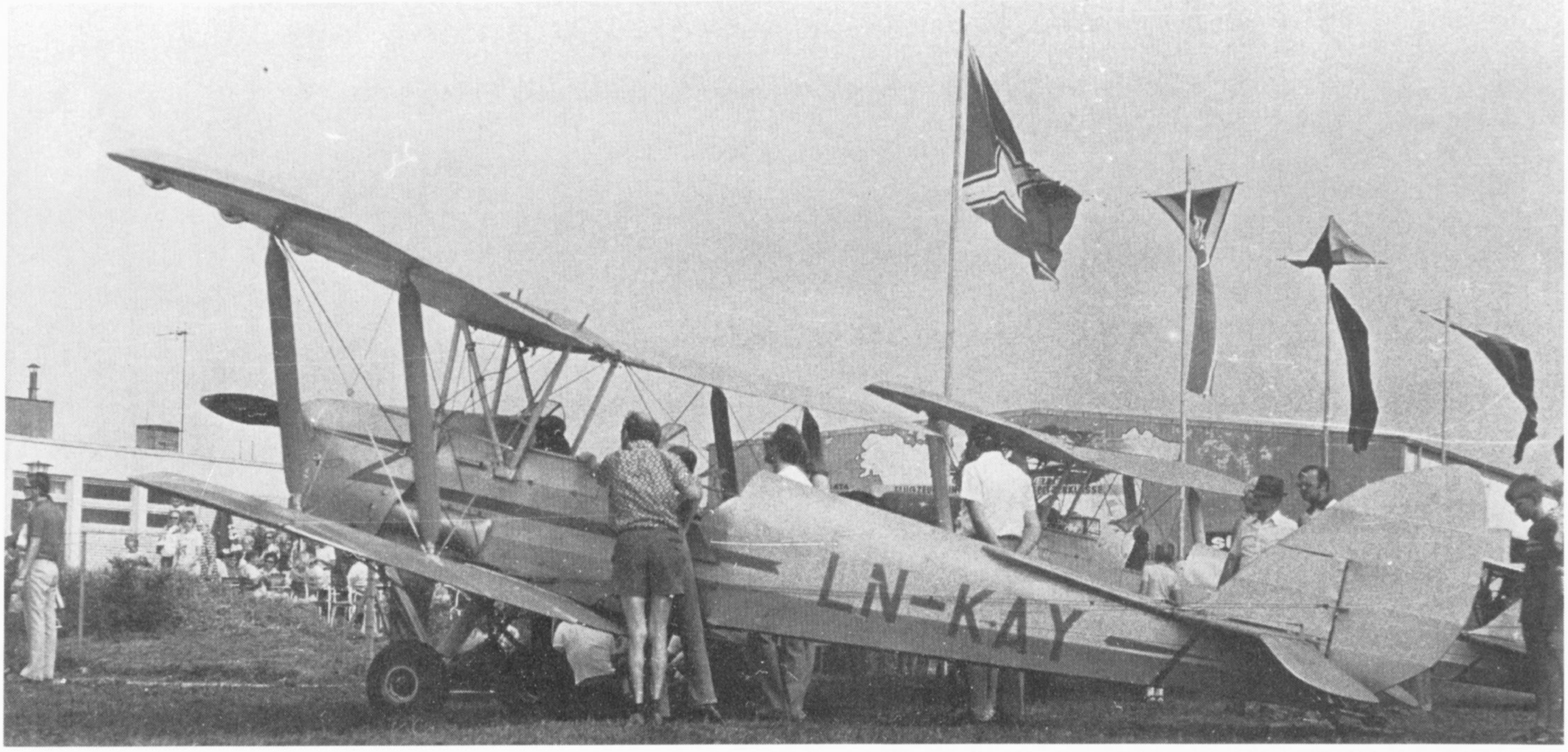


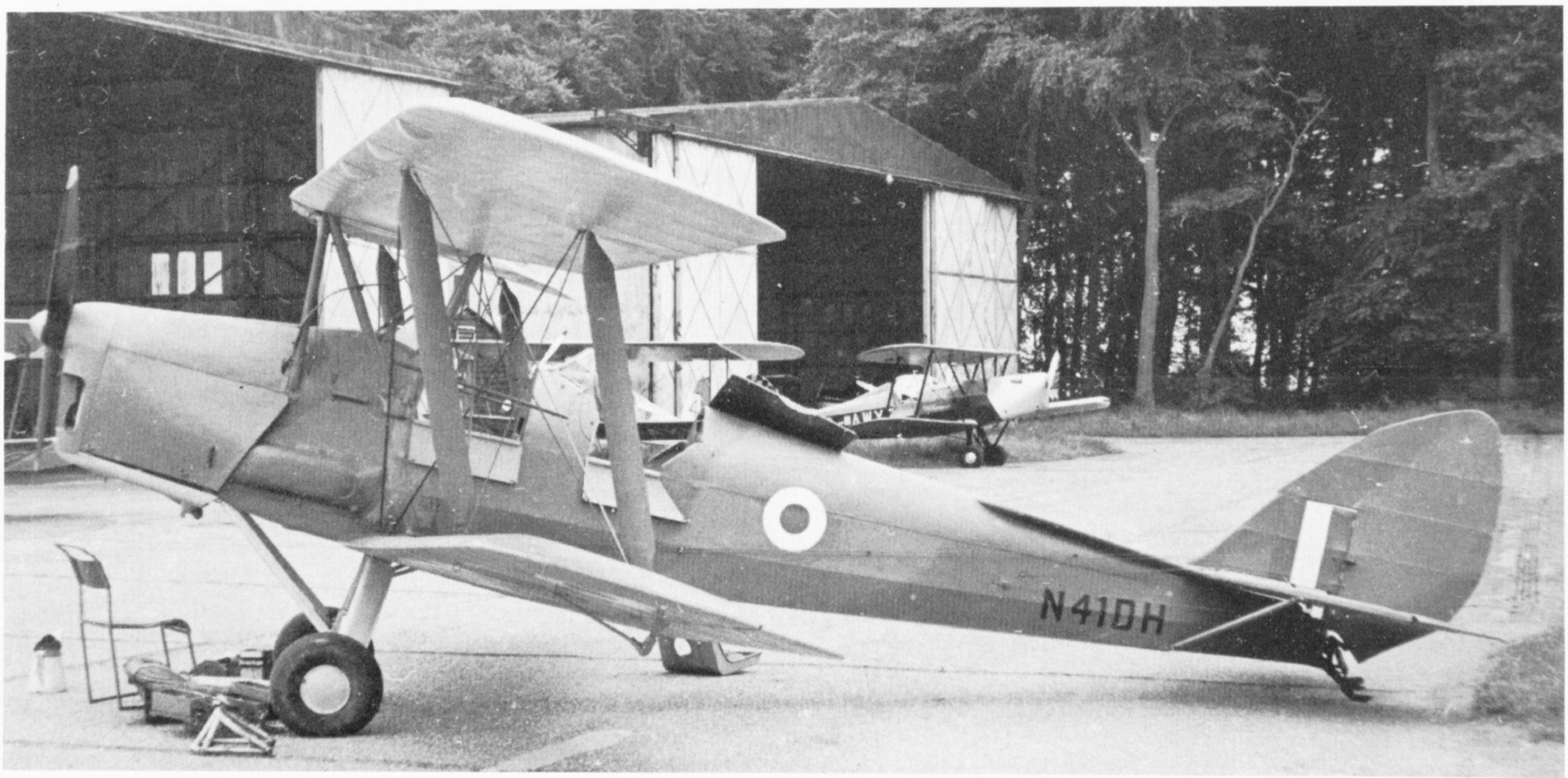
Rechts: Diese in Norwegen registrierte Tiger Moth (LN-VYG) führt das "Snoopy"-Emblem am Leitwerk.

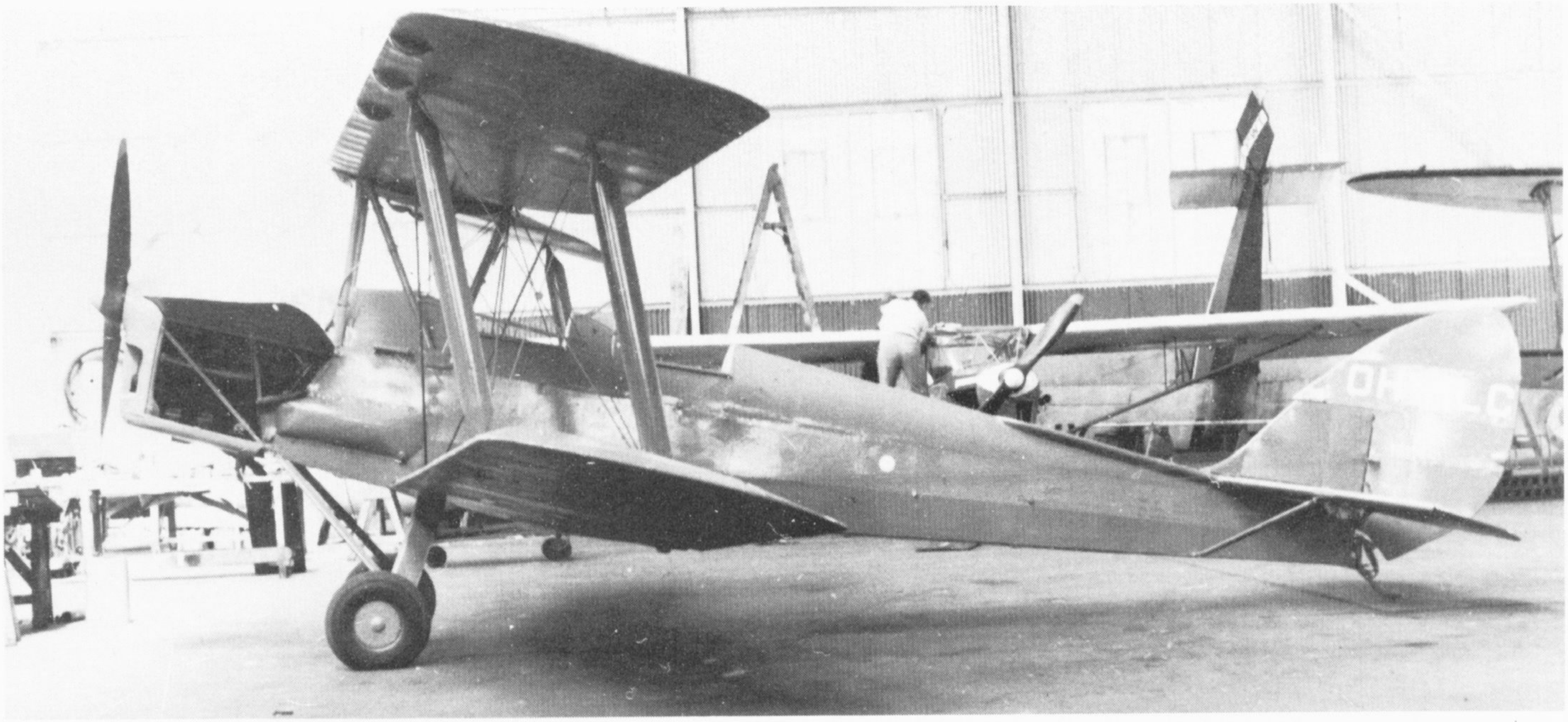


Unten: Eine weitere Tiger Moth aus Norwegen, die LN-KAY, ex Royal Air Force T6168, aufgenommen am 9. September 1973 in Egelsbach.

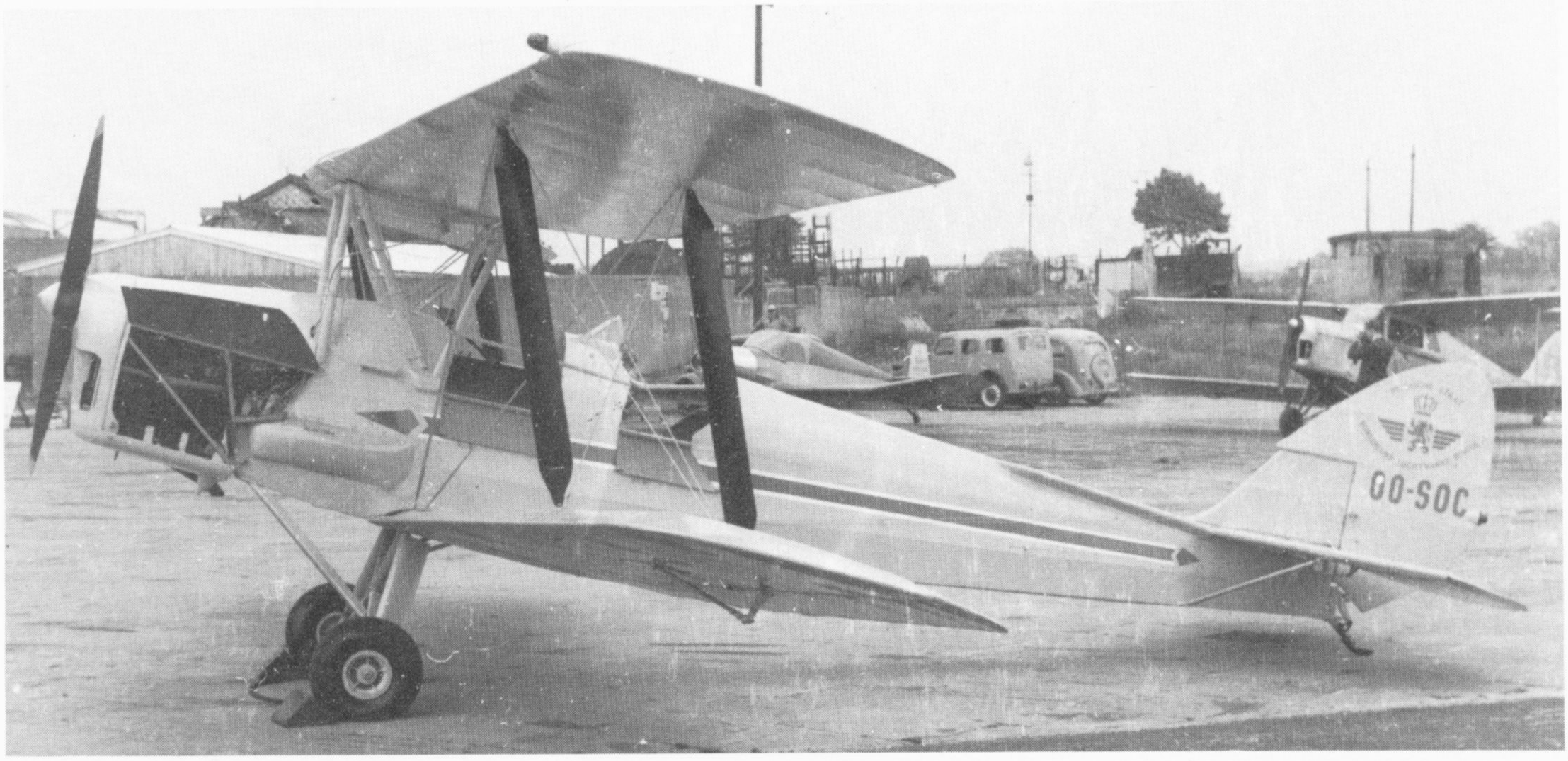
Ganz unten: Eine Tiger Moth aus den USA in den Farben der RAF mit der Zulassung N41DH.



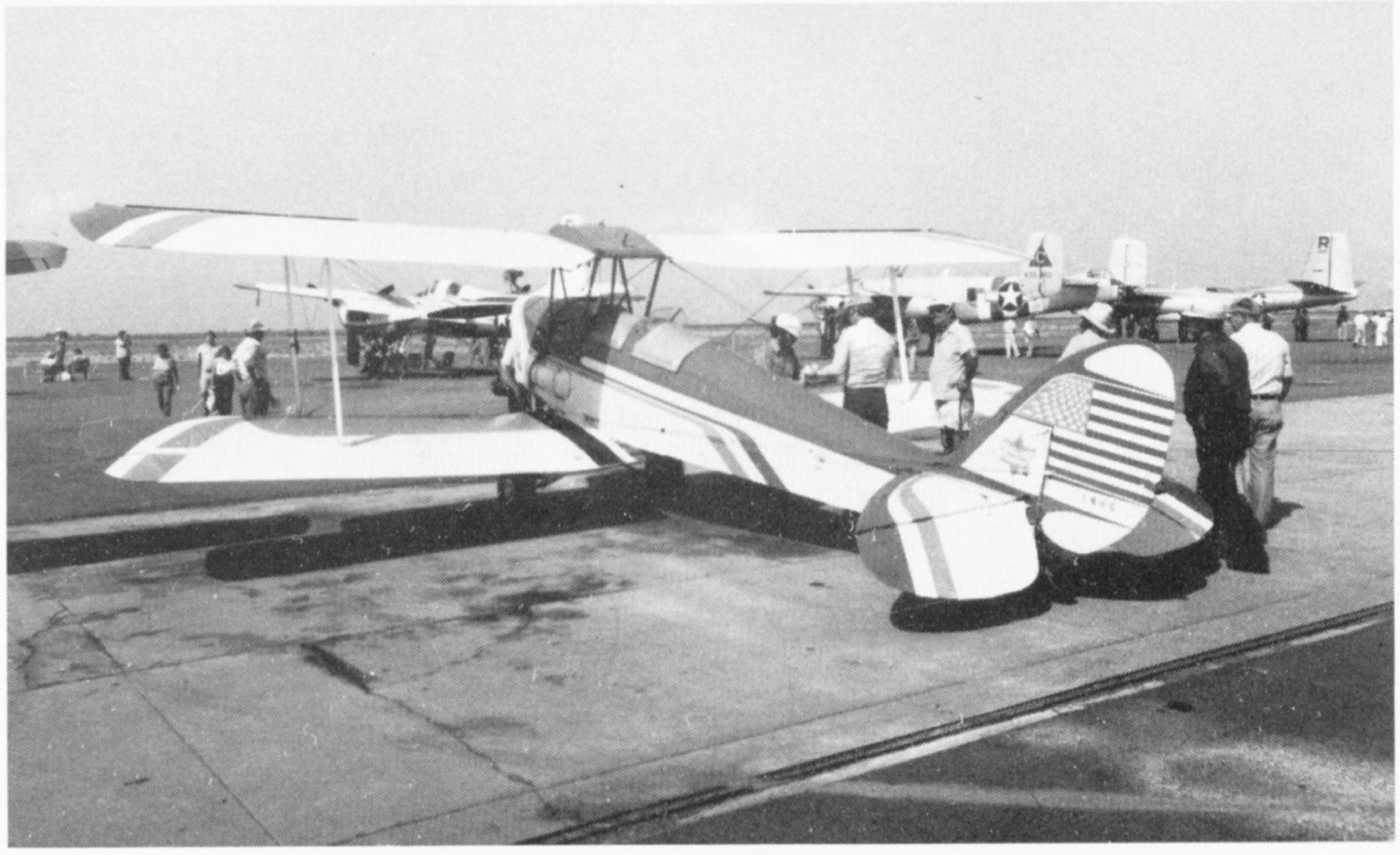




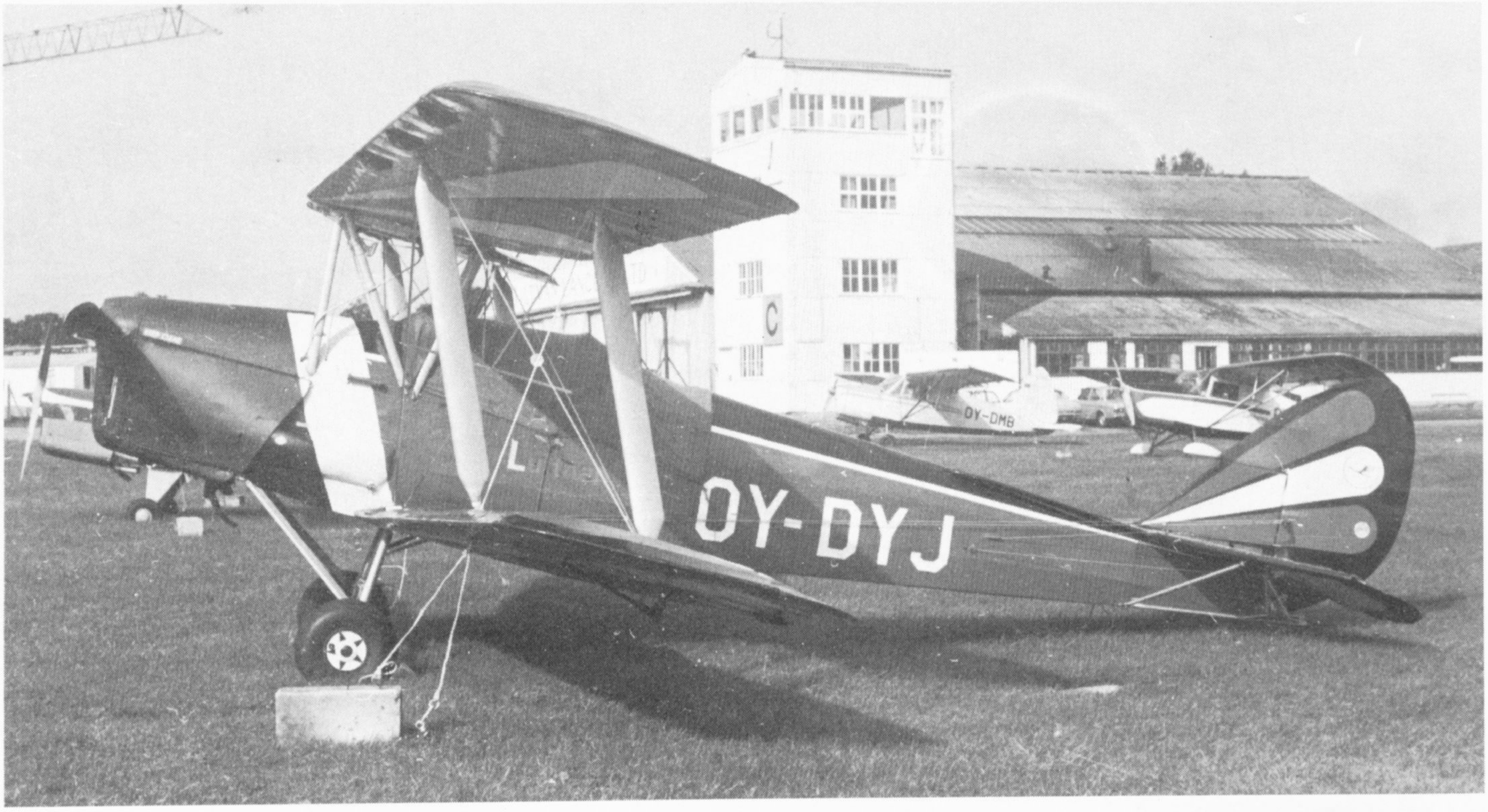
Die DH. 82A mit der Zulassung OH-ELC (c/n 82323; ex G-APRG; ex N9215) kommt aus Finnland, wo sie 1960 registriert wurde.



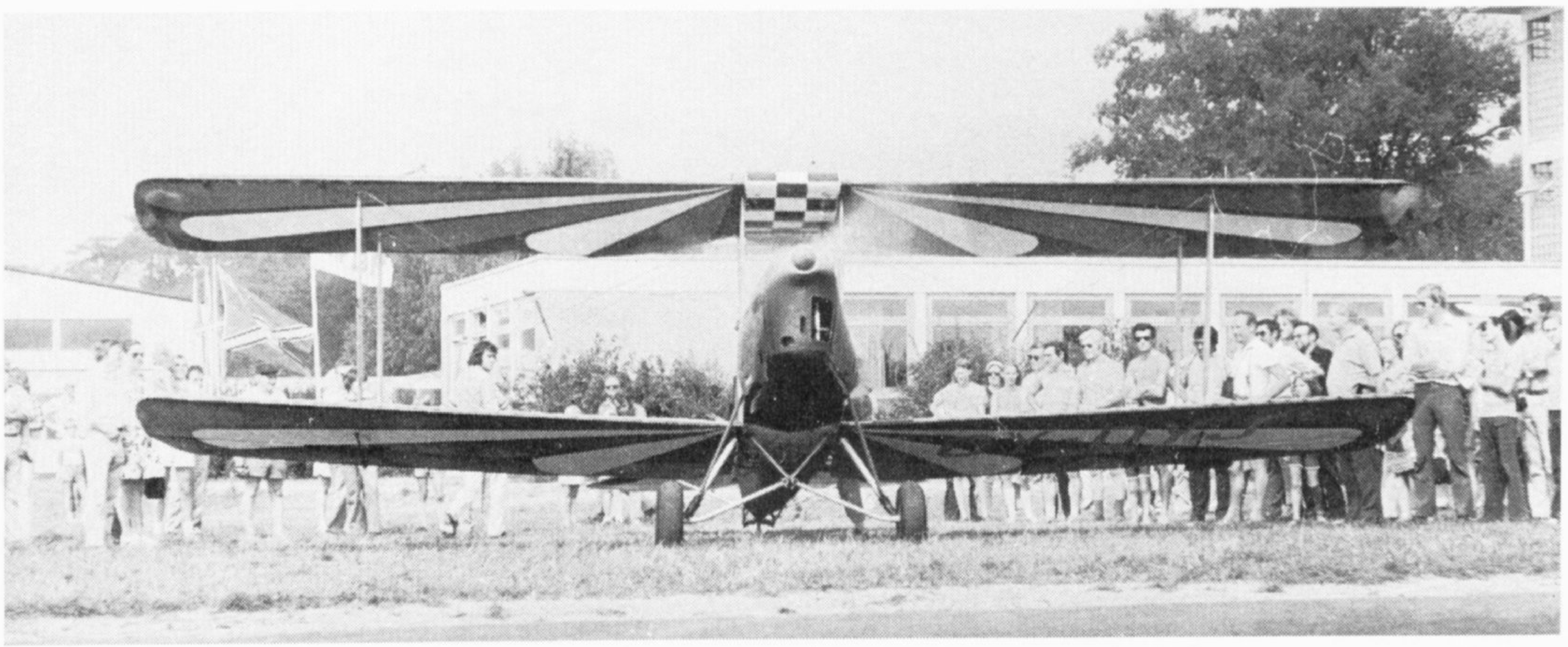
Oben: Die Tiger Moth OO-SOC wurde von der "Burgerllike Luchtvaart School" in Belgien betrieben.

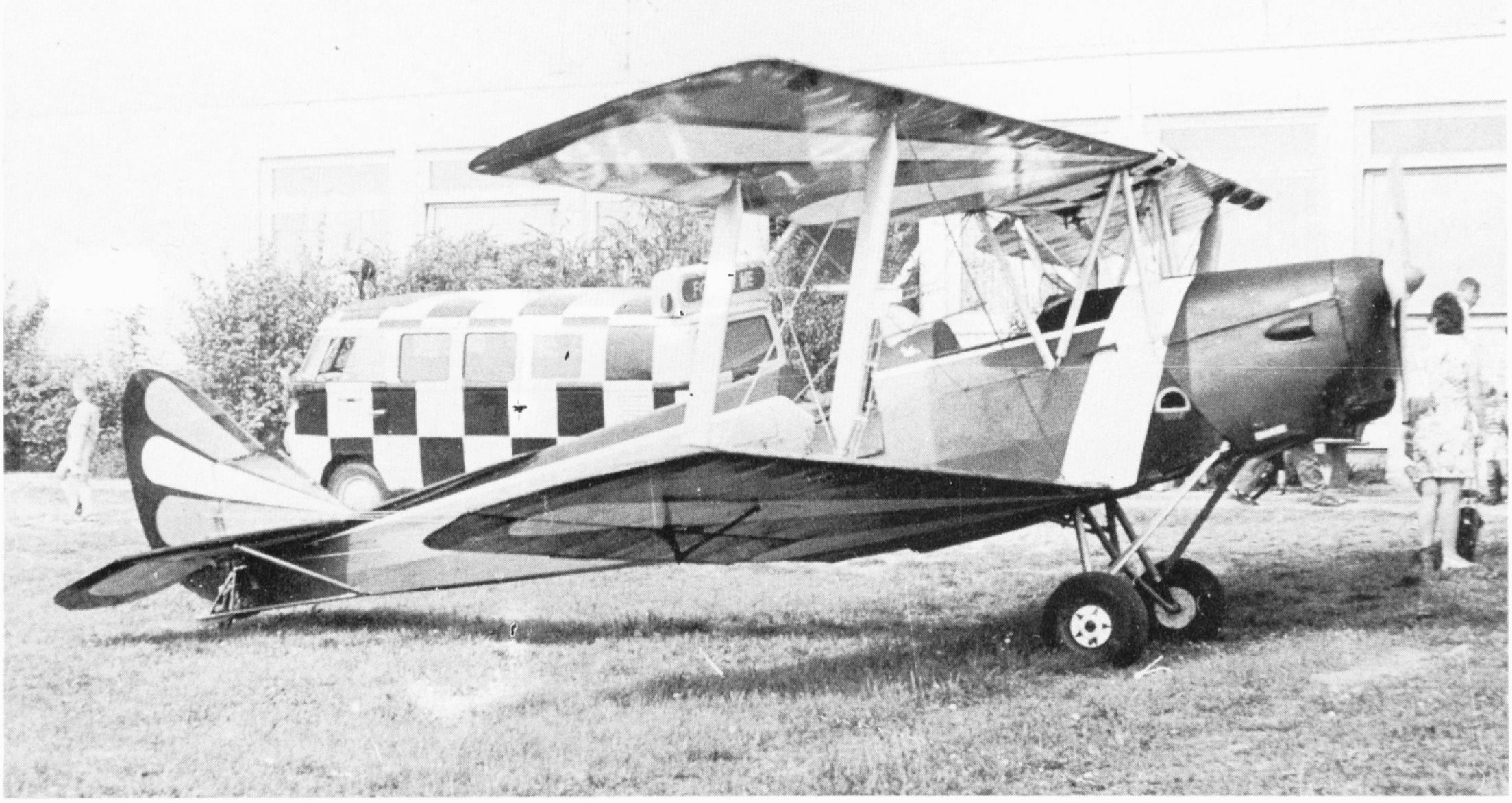


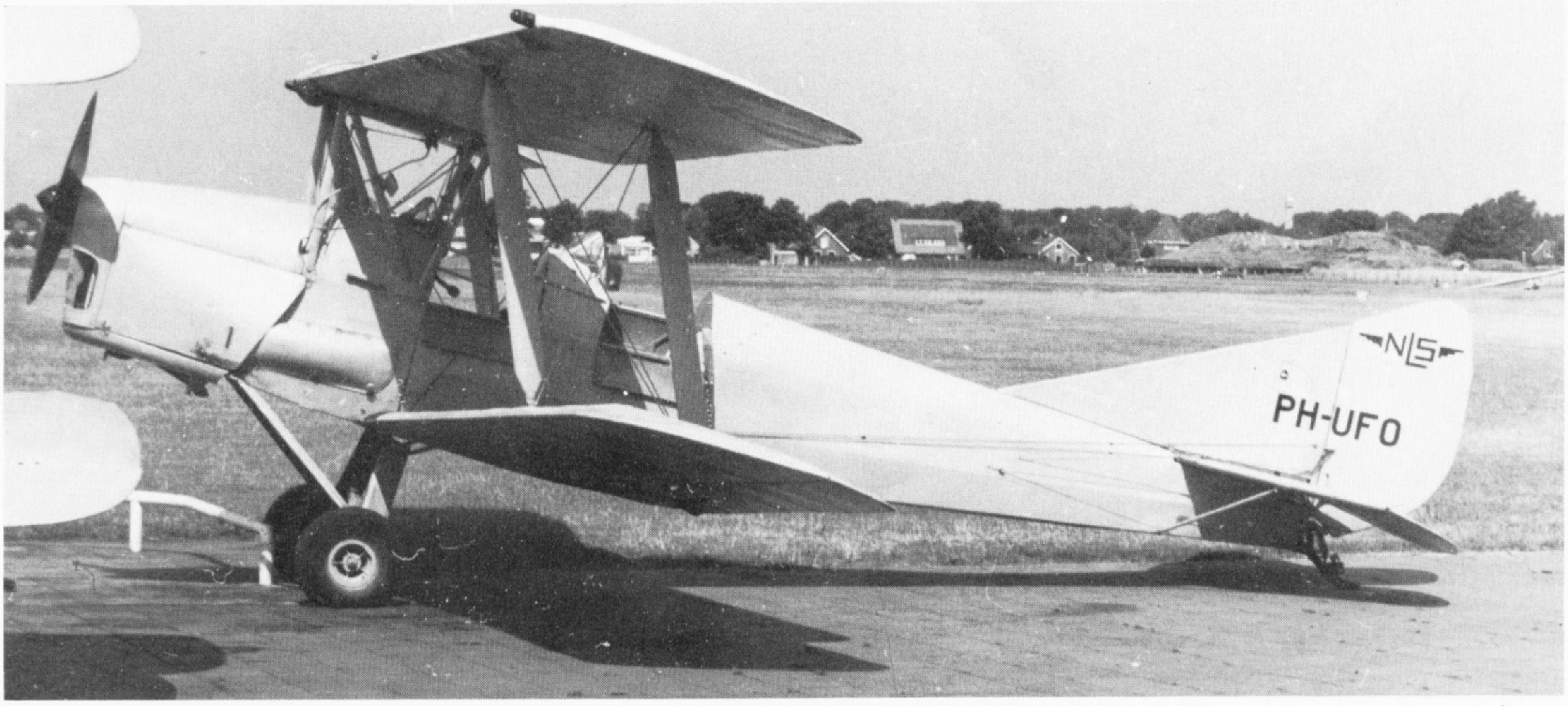
Links: Tiger Moth "5444" aufgenommen am 16. August 1980 in Madera, Kalifornien.



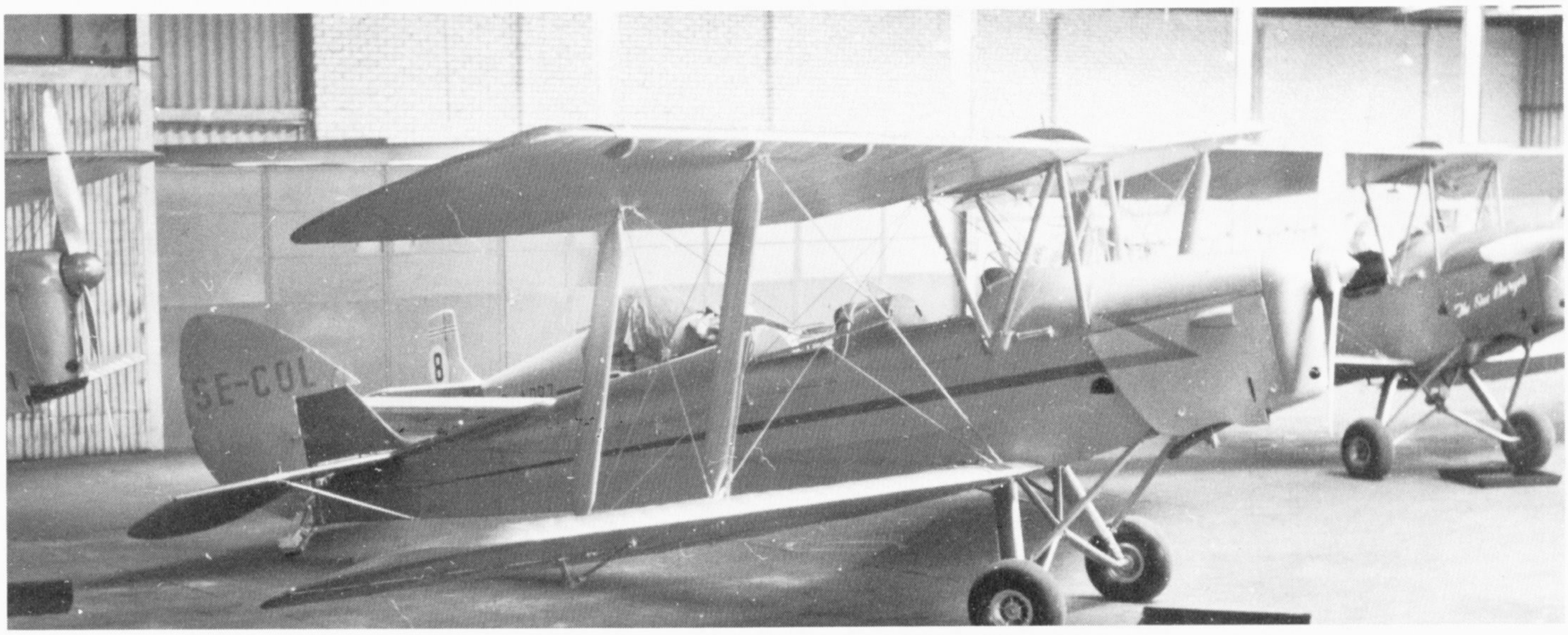
Diese Aufnahmen zeigen eine recht bunt bemalte Tiger Moth (OY-DYJ ex E-13) aus Dänemark. Auf der oberen Aufnahme kann man unter dem Cockpit den Schriftzug "Lufthansa" und auch am Leitwerk das Firmenlogo erkennen. Das Aufnahmedatum ist nicht bekannt. Die beiden anderen Aufnahmen entstanden am 9. September 1973 in Egelsbach.



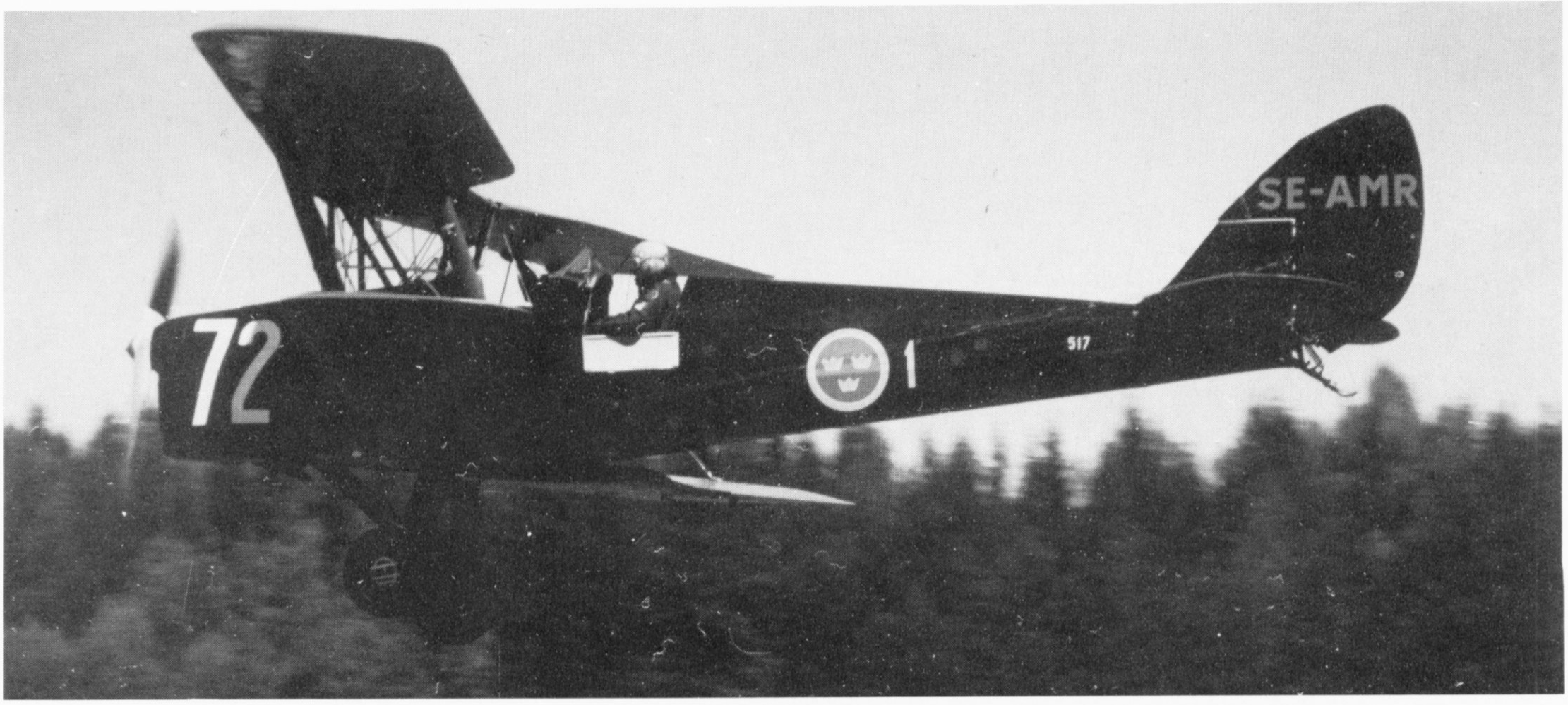




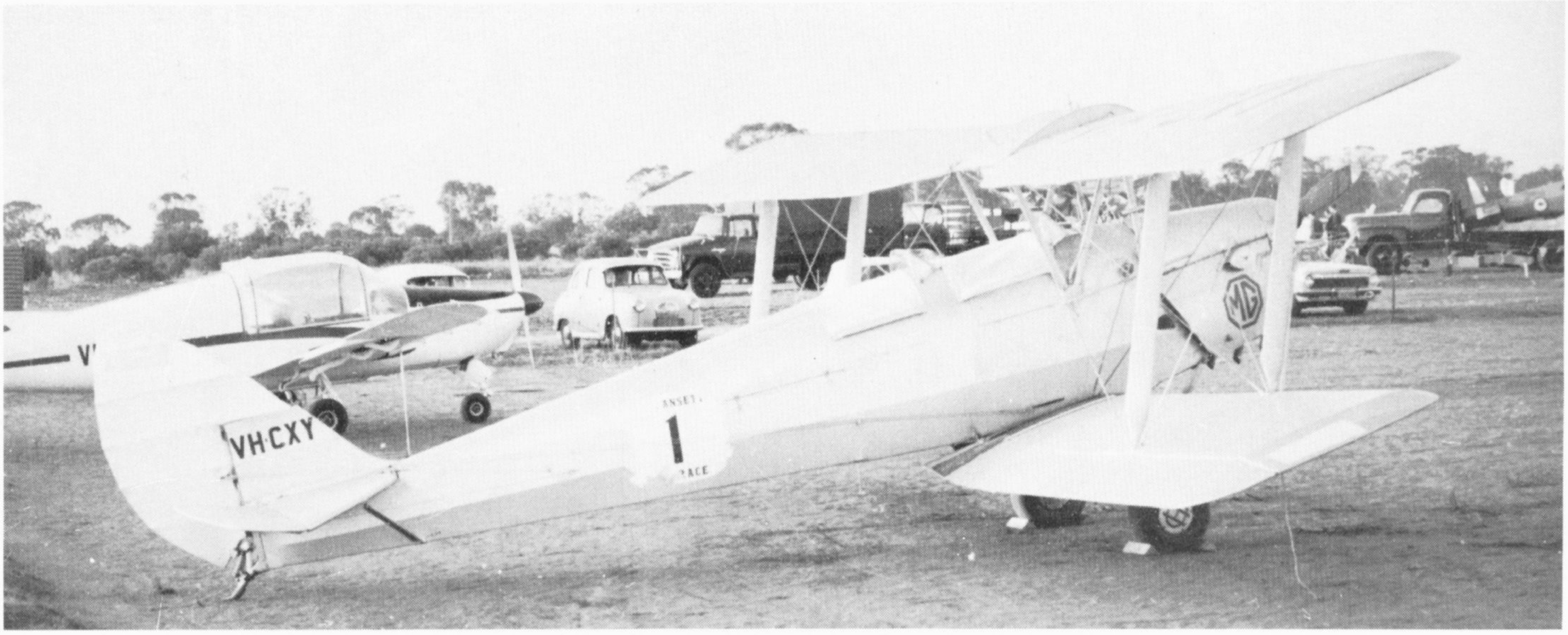
Diese Tiger Moth mit der Registrierung PH-UFO kam 1956 nach Holland. Zuvor flog sie als G-AOBT und bei der RAF als PG701.



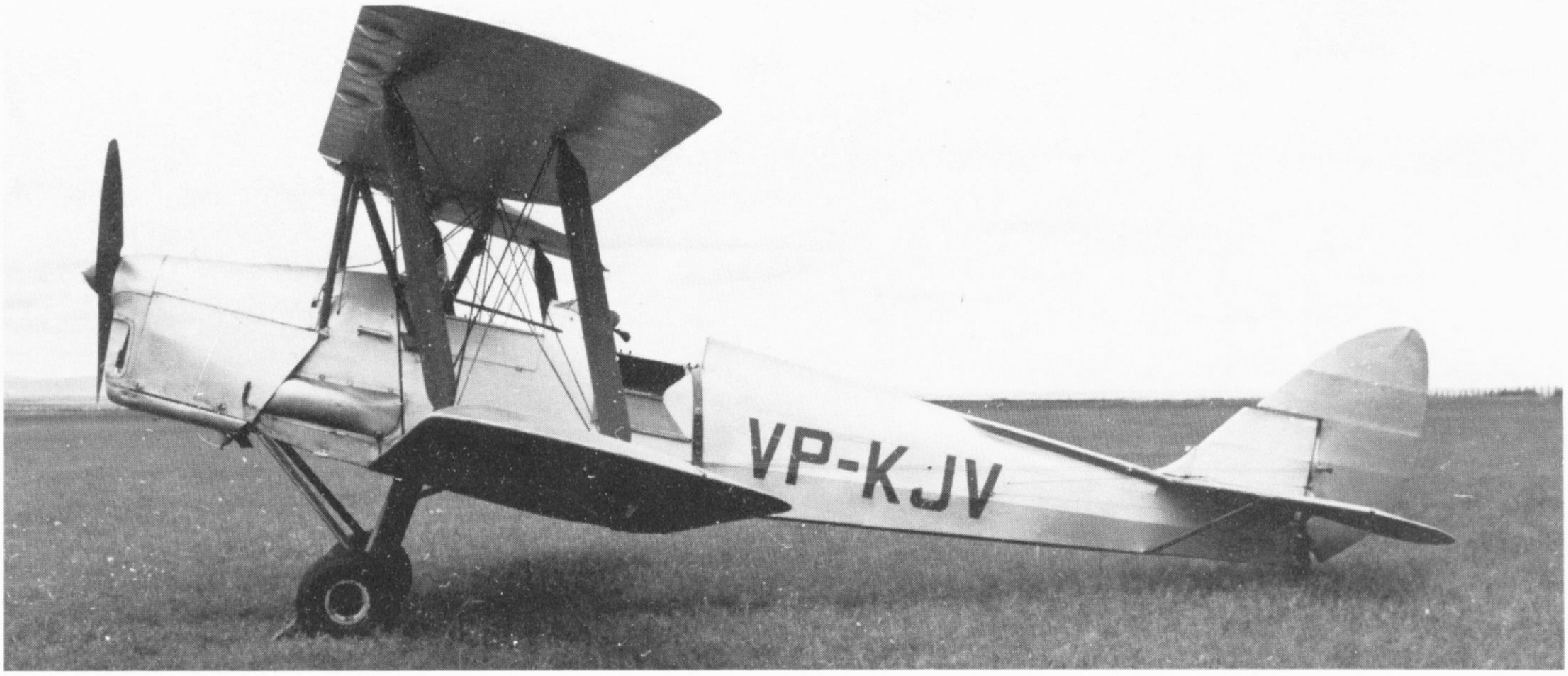
Eine Tiger Moth mit der schwedischen Zulassung SE-COL.



Tiger Moth "SE-AMR" in den Farben der schwedischen Luftwaffe beim Start in Nyköping am 23. Mai 1987.

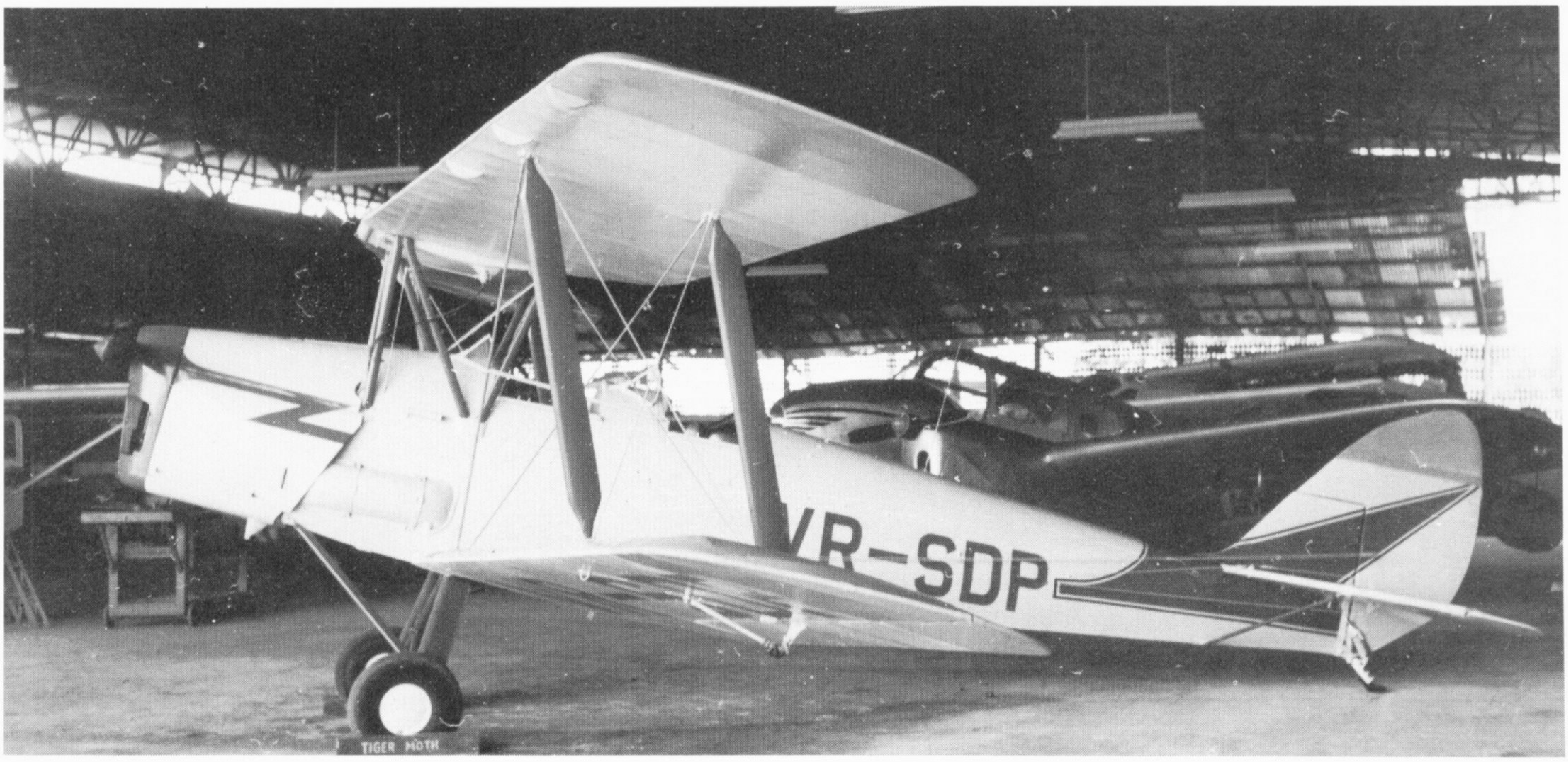

VH-CXY
1
ANSETT
RACE
MG

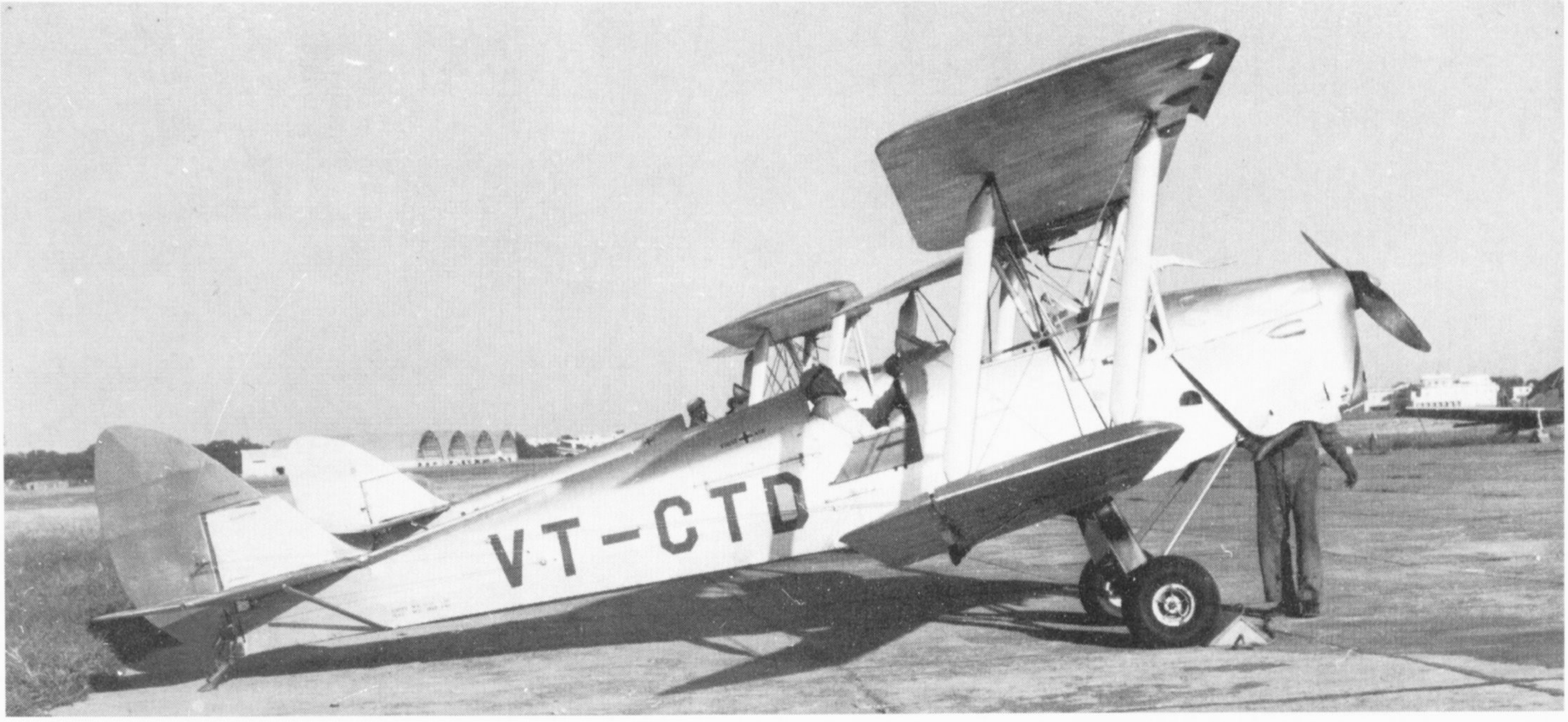
Teilnehmer des "Ansett Race" mit der Startnummer "1" war die DH. 82A VH-CXF aus Australien.



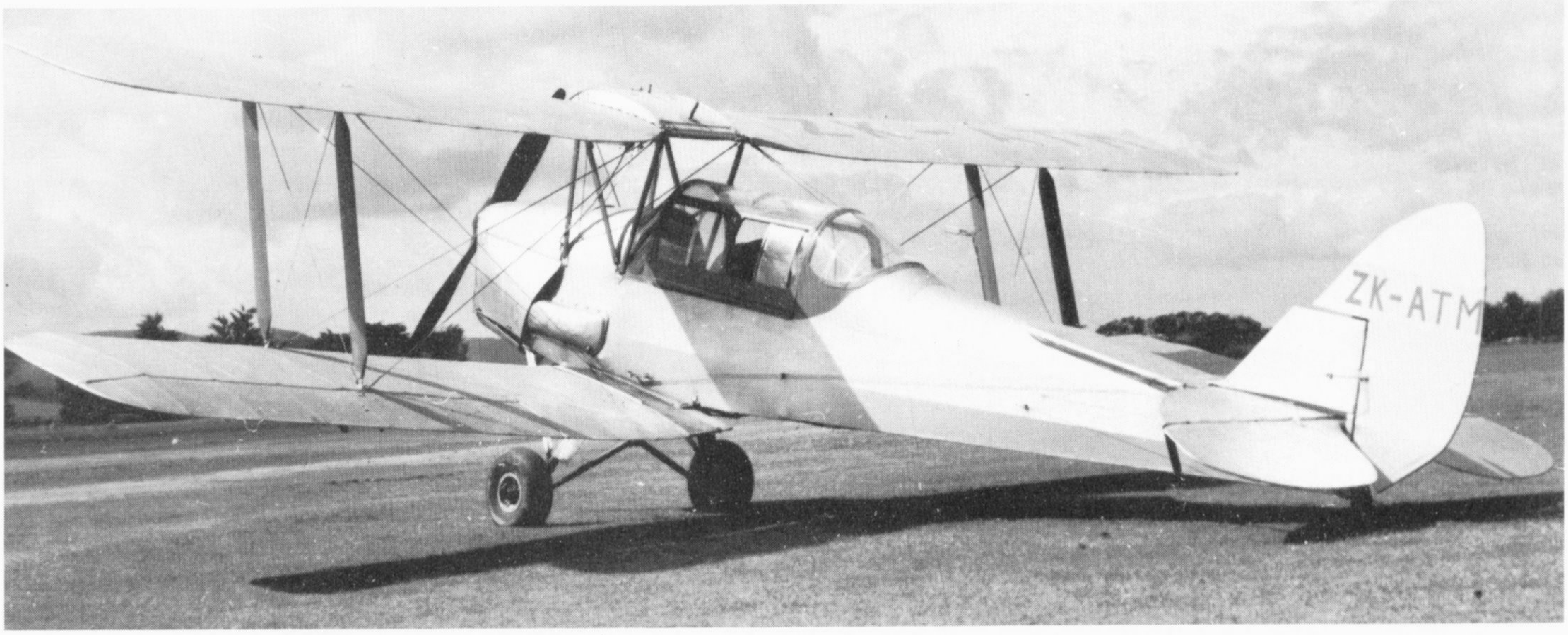
Oben: Die Tiger Moth VP-KJV ist in Kenia beheimatet.

Unten: Die VR-SDP ist in Singapore registriert.

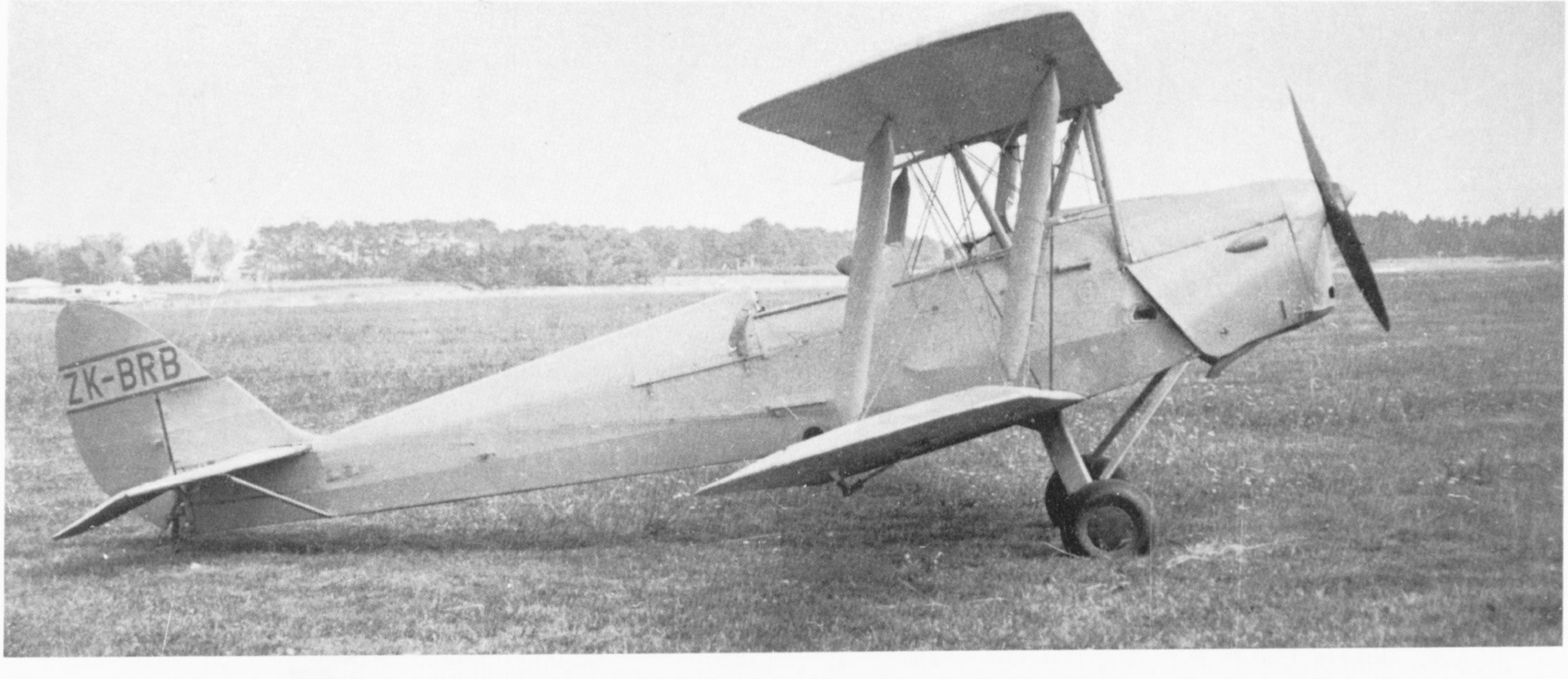

VR-SDP
TIGER MOTH



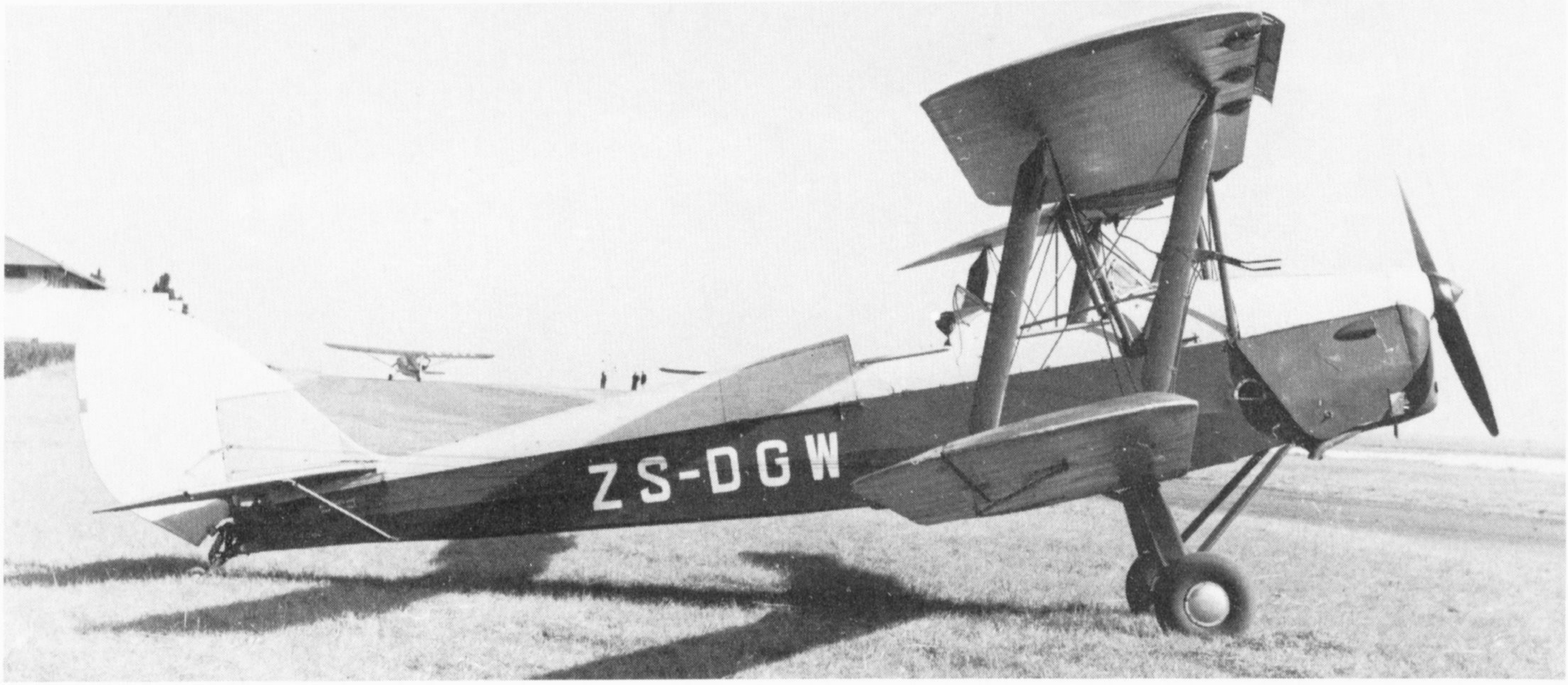
Aus Indien kommt die VT-CTD.



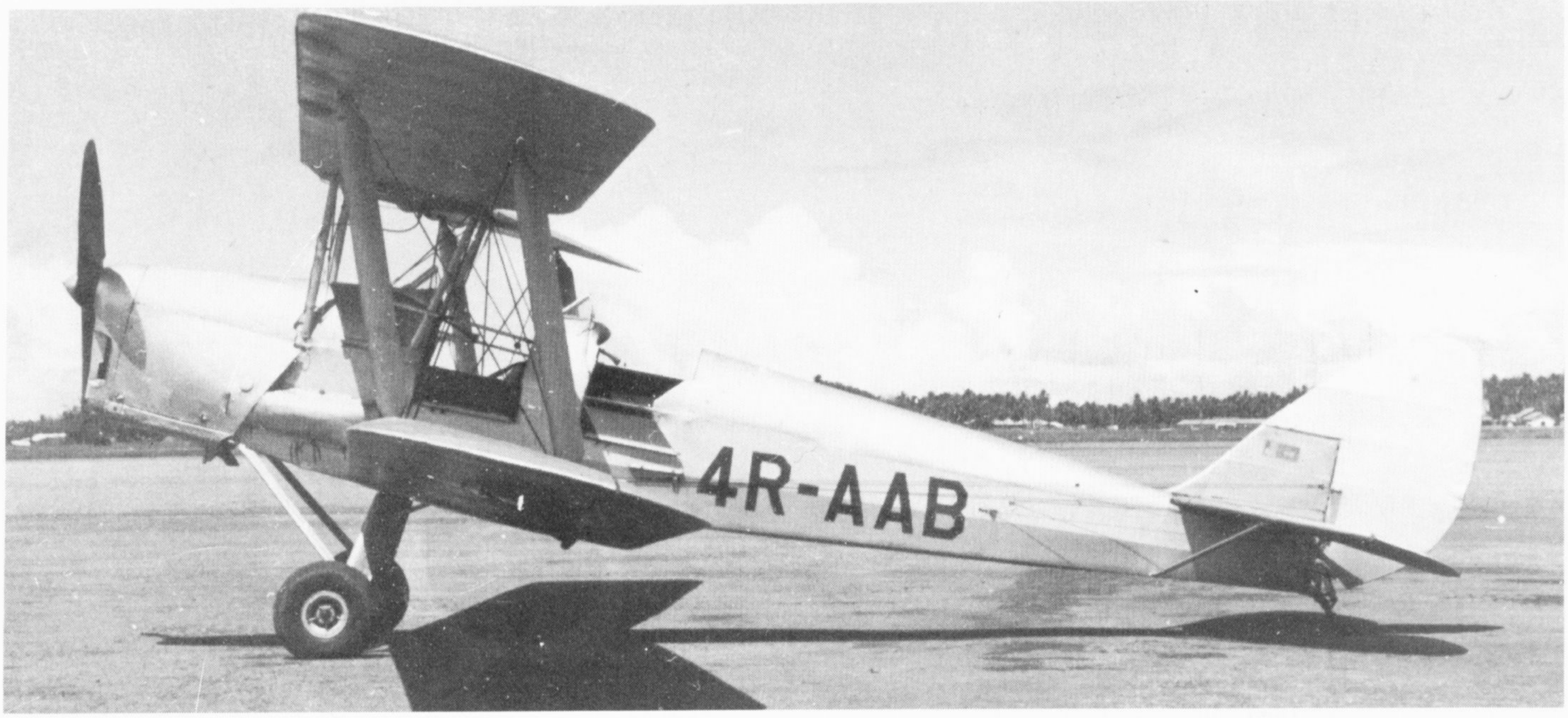
Diese neuseeländische Tiger Moth (ZK-ATM) wurde mit einer Kabinenhaube versehen.

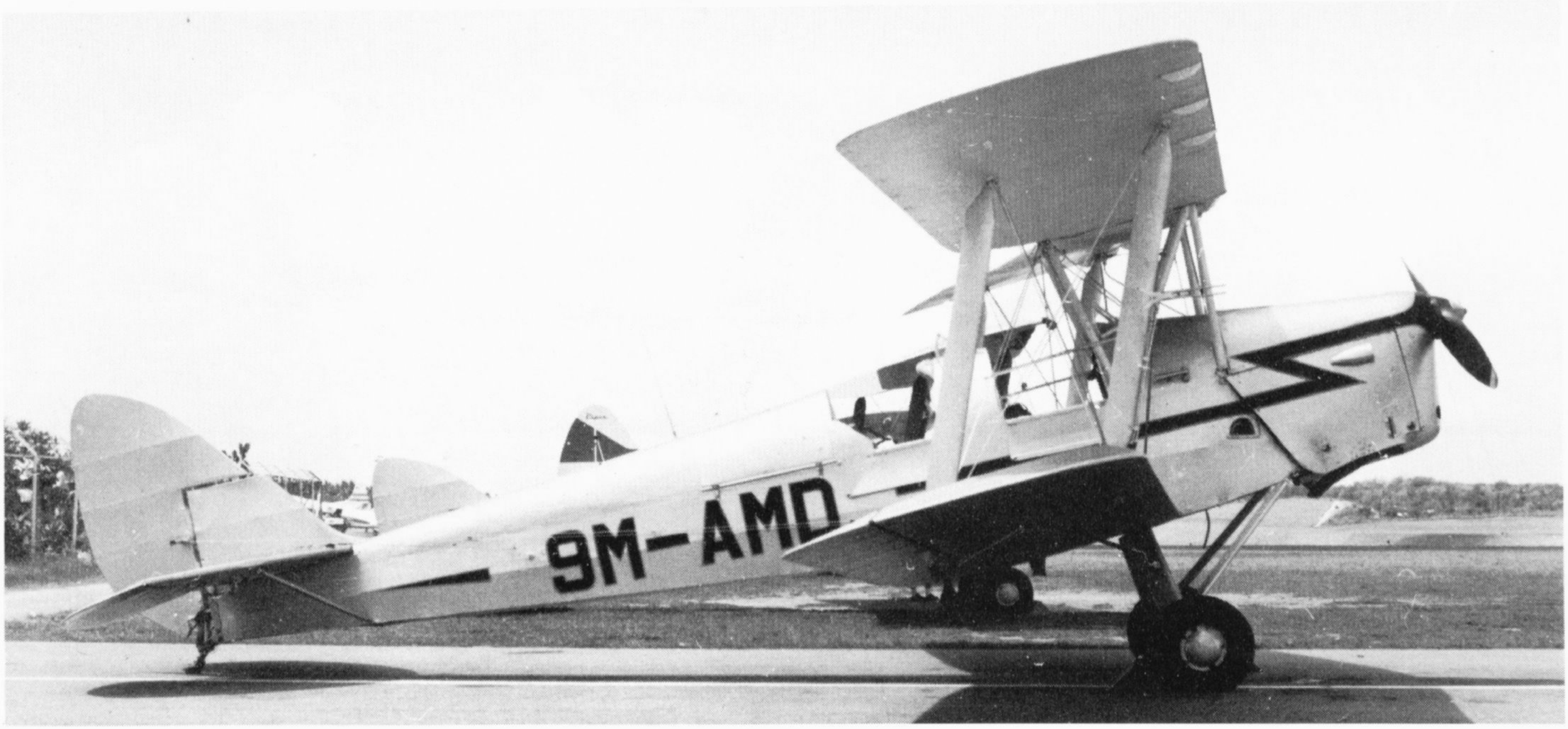


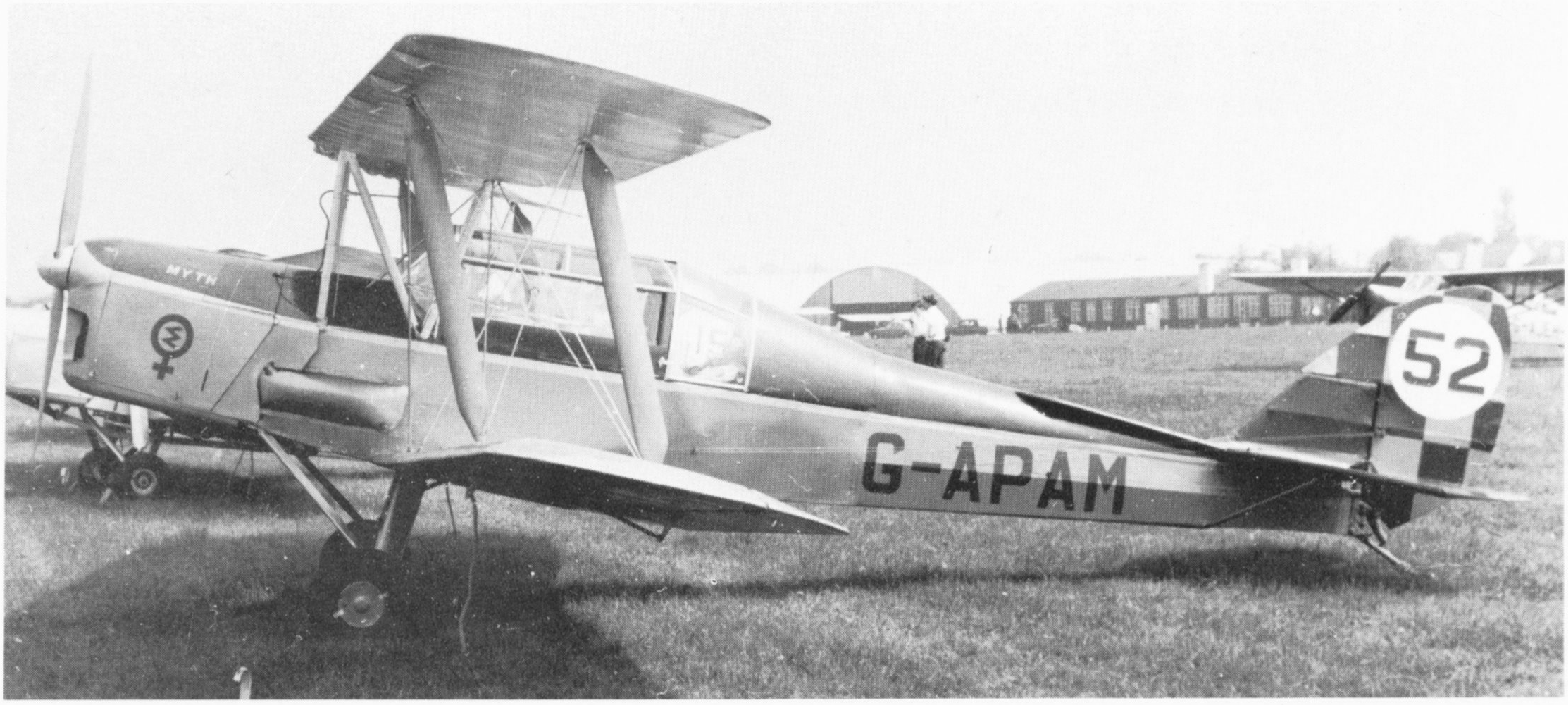
Eine weitere Tiger Moth aus Neuseeland (ZK-BRB).



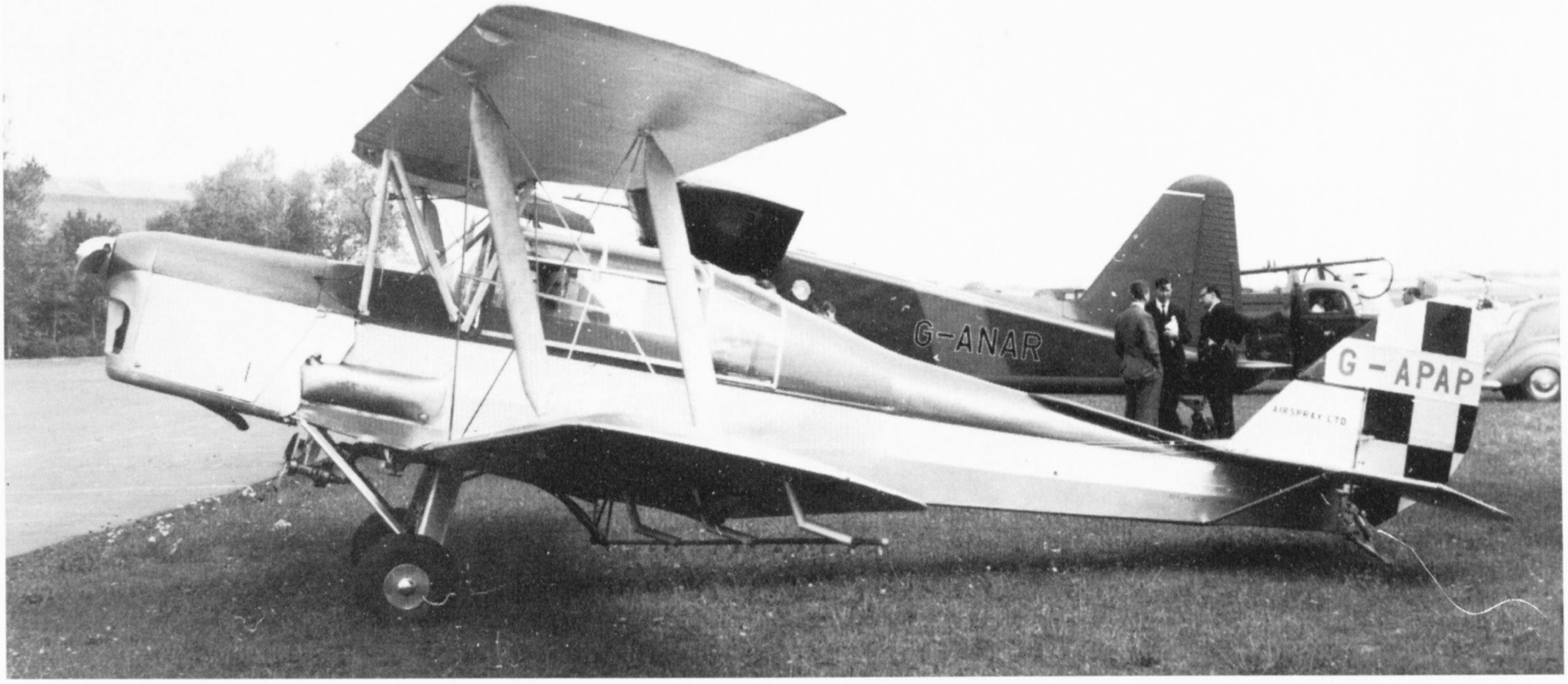
Drei weitere Exoten aus der Welt der Tiger Moth: Die ZS-DGW aus Süd-Afrika, die 4R-AAB aus Sri Lanka und die 9M-AMD aus Malaysia.



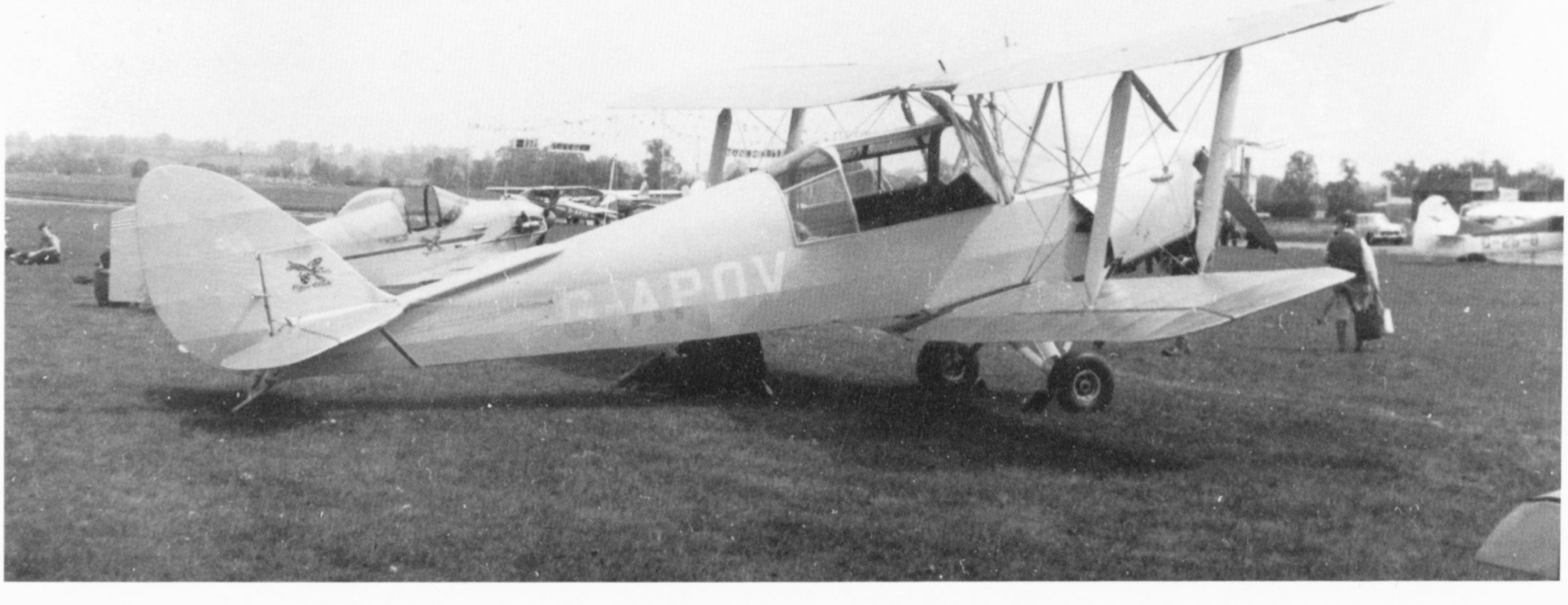


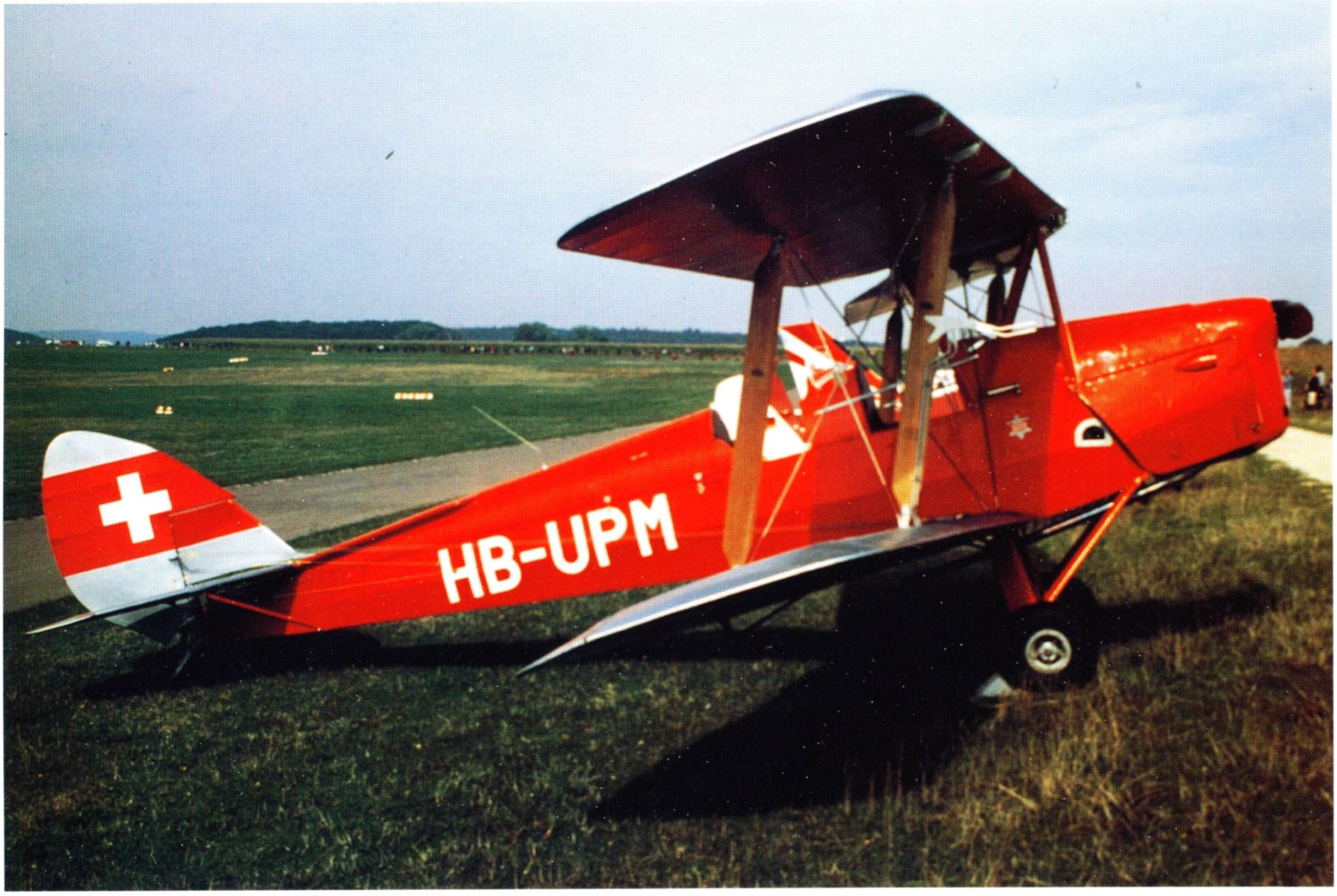

MYTH
G-APAM
52

Thruxton Jackeroo G-APAM "MYTH" (c/n 3874; ex N6580) mit der Startnummer 52 wurde von Sheila Scott geflogen.

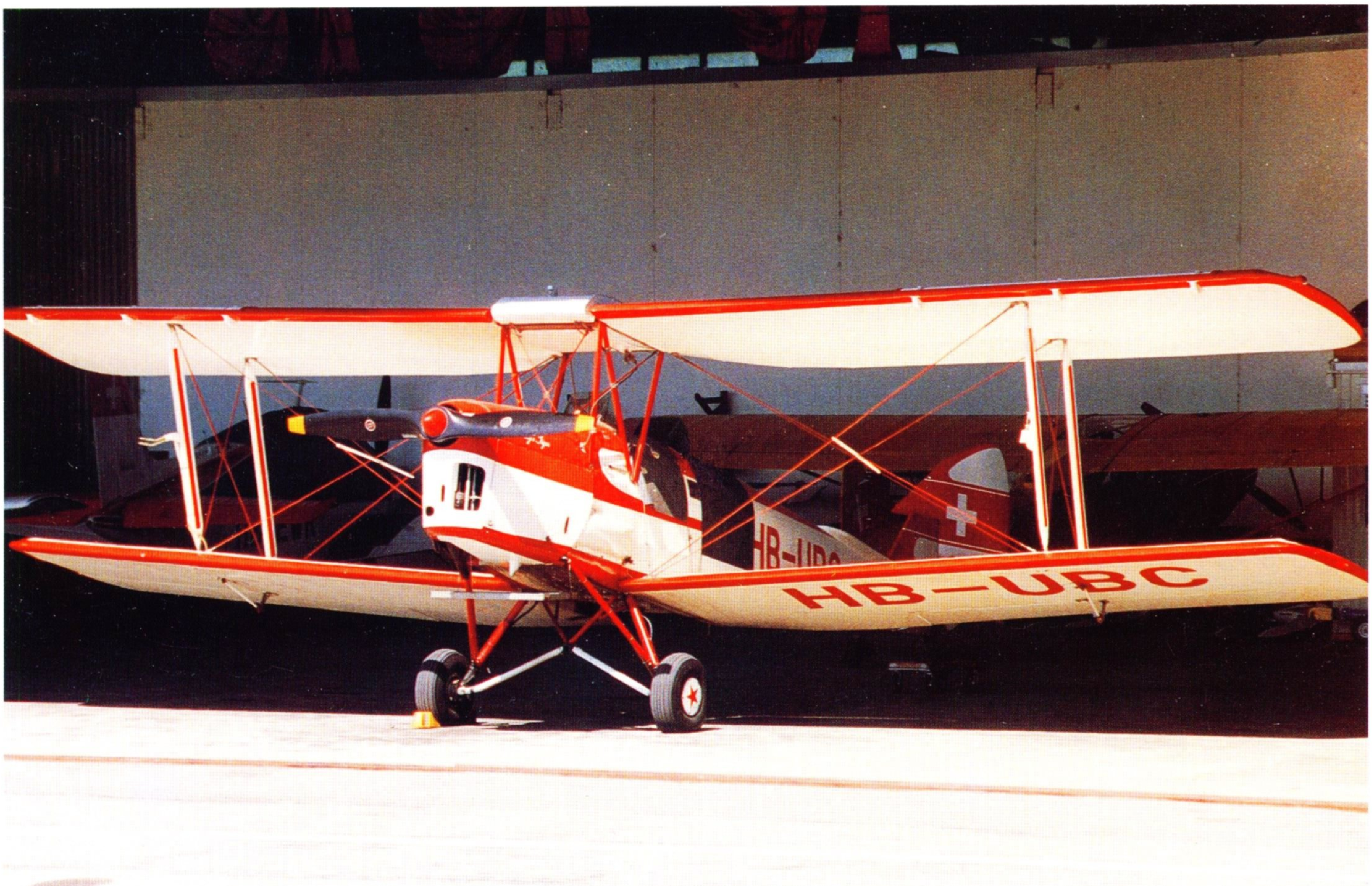

G-ANAR
G-APAP
AIRSPRAY LTD

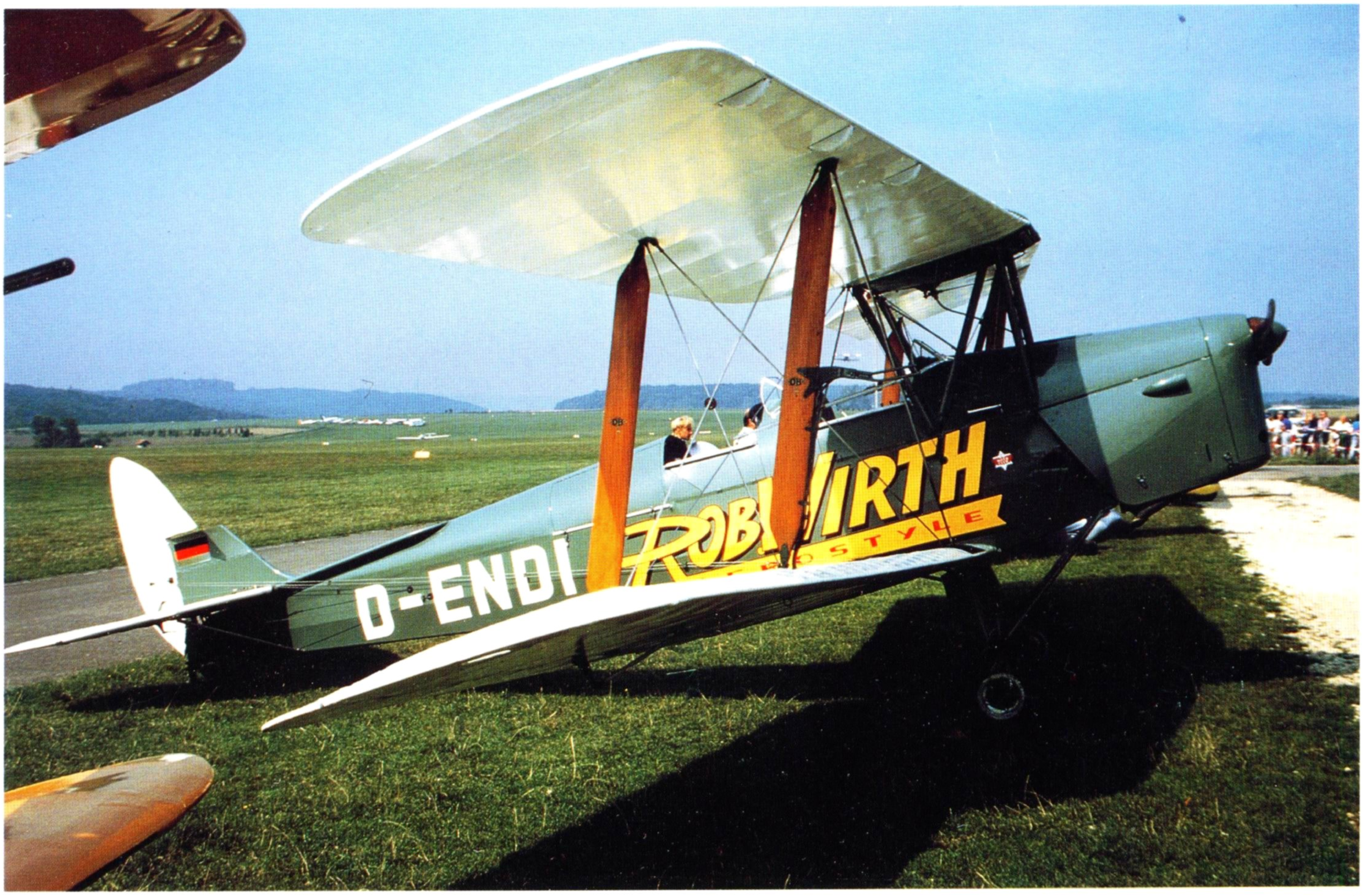
Oben: Diese Thruxton Jackeroo (G-APAP; c/n 83018; ex R5136) der Airspray Ltd. ist mit einer Spray-Einrichtung ausgerüstet.
Unten: Das Motiv am Leitwerk dieser Jackeroo (G-APOV; c/n 83012; ex R5130) besagt, das der Eigentümmer Mitglied im "Tiger Club" ist.



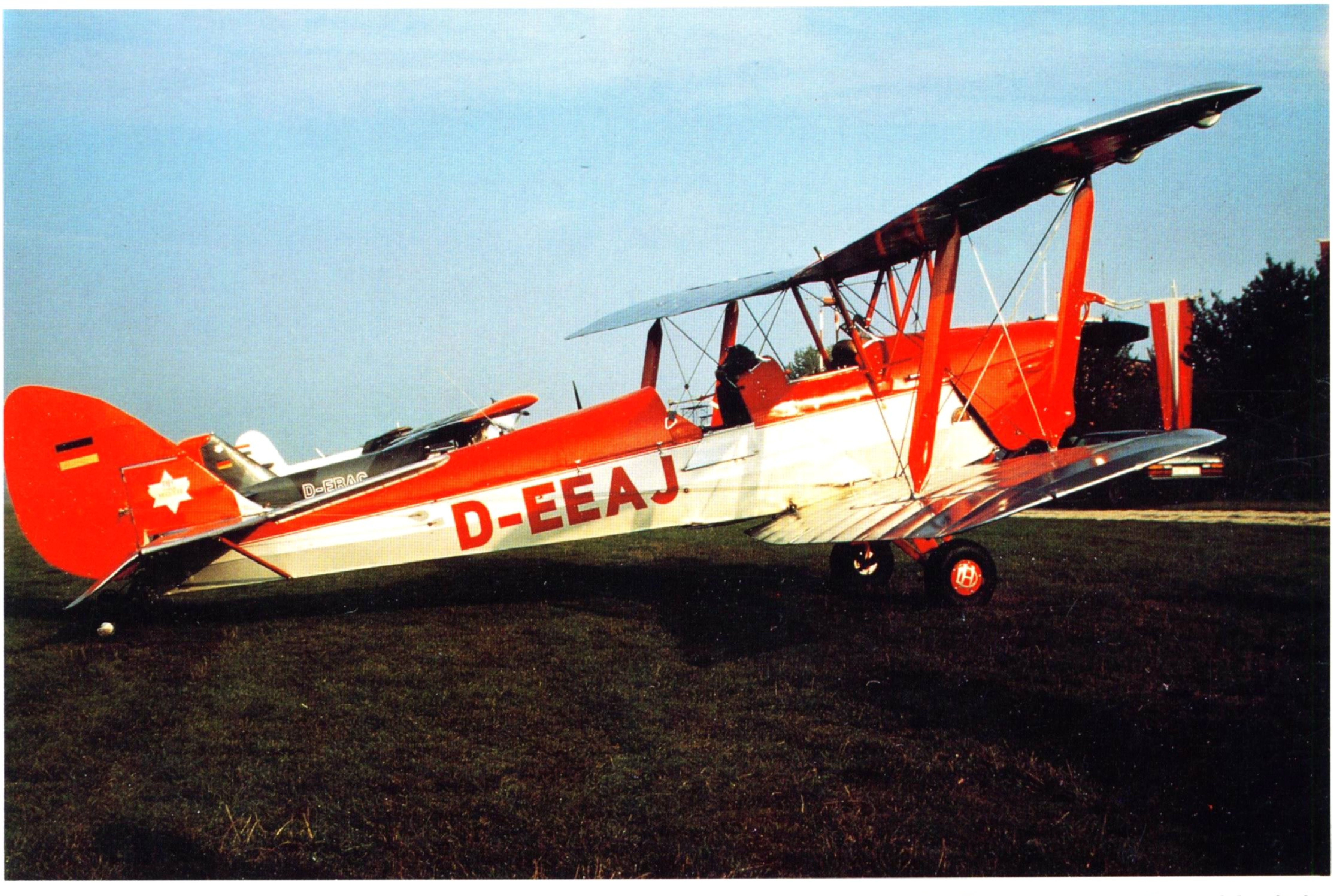


Zwei in der Schweiz registrierte D.H.82A Tiger Moth. Oben die HB-UPM, aufgenommen beim Oldtimertreffen 1985 auf der Hahnweide. Unten die HB-UBC (Werk-Nummer 6652). Letztere ist mit einem Gipsy Major I-Motor ausgerüstet.





Gast bei Oldimmer-Treffen auf der Hahnweide war 1989 die D.H.82A Tiger Moth D-ENDI.



Ebenfalls 1989 auf der Hahnweide anzutreffen war die D.H.82A D-EEAJ (Werk-Nummer 86450). Früher flog sie in Frankreich mit der Zulassung F-BGCA. Bei der Royal Air Force hatte diese Tiger Moth die Seriennummer NM130.